AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS

STUKAS SOBRE EL MEDITERRÁNEO

ediciones delPrado

OSPREY AVIATION

STUKAS SOBRE EL MEDITERRÁNEO

CUADRO DE GRADUACIONES Y UNIDADES

ALEMÁN	ABREVIATURA	ESPAÑOL
Kommodore		*Jefe de un ala (actual)*
Kommandeur		*Jefe de escuadrón*
Staffelkapitän	*StaKa*	*Jefe de escuadrilla*
Generalmayor		*General de Brigada*
Generalleutnant		*General de División*
General		*Teniente General*
Generaloberst		*Capitán General*
Oberst		*Coronel*
Oberstleutnant	*Oberstlt*	*Teniente Coronel*
Major	*Maj*	*Comandante*
Hauptmann	*Hptm*	*Capitán*
Oberleutnant	*Oblt*	*Teniente*
Leutnant		*Alférez*

ESPECIALISTAS

Feldwebel	*Fw*	*Sargento*
Unteroffizier	*Uffz*	*Cabo*
Obergefreite		*Soldado 1ª*

SUBOFICIALES

Unteroffizier		*Suboficial*
Oberfähnrich		*Aspirante a Oficial*
Stabsfeldwebel		*Subteniente*
Oberfeldwebel		*Brigada*
Feldwebel	*Fw*	*Sargento*
Obergefreiter		*Cabo con + de 4 años de servicio*
Gefreiter		*Cabo con - de 4 años de servicio*
Soldat		*Soldado*

UNIDADES

Luftflottenkommando		*Mando de Flota Aérea*
Fliegerdivision		*Unidad Aérea*
Luftgaukomando		*Región Aérea*
Kampfgeschwader		*Ala de combate*
Jagdgeschwader	*JG*	*Ala de caza*
Stukageschwader	*StG*	*Ala de Stukas*
Geschwader		*Ala (108 aviones)*
Gruppe		*Escuadrón (36 aviones)*
Jagdgruppe	*JG*	*Escuadrón de caza*
Staffel		*Escuadrilla (12 aviones)*
Schwarm		*Patrulla (4 aviones)*
Kette		*Pequeña unidad de unos 3 aviones, utilizada al comienzo de la guerra*
Rotte		*Pareja (2 aviones)*
Stab		*Plana Mayor*

OTROS

Admiral	*Adm*	*Almirante*
Armee		*Ejército*
Emil		*Apodo del Messerschmitt Bf 109 E*
Flight Lieutenant	*Flt Lt*	*Capitán*
Flight Officer	*Flg Off*	*Teniente*
Jagdwaffe		*Caza (parte de la aviación)*
Manschaft	*Mansch*	*Tripulación*
Pilot Officer	*Plt Off*	*Alférez*
Tommy		*Soldado de reemplazo británico*
Formación Vic		*3 aviones de la RAF volando en formación en V*

STUKAS SOBRE EL MEDITERRÁNEO



OSPREY AVIATION

ediciones del Prado

Dirección Editorial: Juan María Martínez
Coordinación Editorial: Juan Ramón Azaola
Supervisión y adaptación de la versión española: Javier de Benito

Asesoramiento histórico y militar: Cecilio Yusta, Javier Manfredi
Traducción: Rodolfo Muñoz
Basado en: *Junkers Ju 87* Stukageschwader of North Africa
and the Mediterranean
Ilustraciones de aviones de perfil de John Weal
Ilustraciones de figuras de Mike Chappell
Planos a escala de Mark Styling
Autor: Jonh Weal
Cubierta: Iain Willie
Láminas en color: John Weal
Dibujos a escala: Mark Styling

Importador en Argentina I.D.E.S.A.
Patagones 2613 – CP 1437 C. Fed.
Distribuidor en Capital y Gran Bs. As.
AYERBE y Cia. S.R.L.
Isabel la Católica, 1644 – CP 1269 C. Fed.
Distribuidor en Interior
D.G.P.
Alvarado 2118 – CP 1290 C. Fed.

ISBN (Obra completa): 84-8372-185-6
ISBN: 84-8372-226-7
D.L.:

ÍNDICE

DESDE EL CANAL DE LA MANCHA HASTA LOS ESTRECHOS DE SICILIA

A lo largo del primer año de la guerra, el bombardero en picado *Junkers Ju 87* disfrutó de una reputación temible. Junto con las divisiones terrestres de Panzer, formaba el núcleo fundamental del concepto de *Blitzkrieg*, encabezando las rápidas incursiones de la *Wehrmacht* a través de Polonia, los Países Bajos y Francia. La incon fundible silueta de alas dobladas de los Ju 87 acercándose, junto con el aullido sobrenatural que emitían al iniciar un picado casi vertical directamente sobre su objetivo, bastaba para atemorizar hasta a las tropas más disciplinadas. La simple mención de la palabra "Stuka" hacía cundir el pánico entre las columnas de refugiados civiles que colapsaban las carreteras de Bélgica y Francia a principios del verano de 1940.

Sin embargo, la reputación del Ju 87 se vio seriamente dañada en el curso de la Batalla de Inglaterra, donde quedó patente de forma brutal su vulnerabilidad en combate contra cazas en cielos hostiles.

No obstante, existía otro teatro de operaciones donde los cazas del enemigo estaban obsoletos en su mayoría, eran mucho más escasos y, además, estaban totalmente desprovistos de los sofisticados radares de alerta temprana y de la organización de control en tierra que habían resultado tan decisivos durante la Batalla de Inglaterra. Por todo ello, cuando Hitler aprobó el 10 de diciembre de 1940 el traslado del X.*Fliegerkorps* anti-buque desde Noruega hasta Sicilia, con el fin de ayudar a Mussolini, su aliado del sur, en el Mediterráneo, se aprovechó la oportunidad para añadir a estas fuerzas dos de los *Stukagruppen* que habían quedado estacionados en el Paso de Calais tras la debacle en el cruce del Canal de aquel verano.

En el plazo de dos semanas, las unidades implicadas – el I./StG 1 del Hptm Paul-Werner Hozzel y el II./StG 2 del Maj Walter Enneccerus– fueron conducidas a través de la península italiana por el *Geschwaderstab* del StG 3, bajo cuyo mando directo operarían. Para el 26 de diciembre, el grueso de ambos *Gruppen* había llegado ya a Reggio Emilia y Forli respectivamente (si bien cada uno contaba entre sus aparatos con un buen número de aviones dañados que necesitaron reparaciones a lo largo de la ruta, y llevaban tras de sí a toda una cadena de suministros, con aviones de transporte Ju 52 cargados de equipos de primera necesidad y de tripulaciones de tierra).

El 2 de enero de 1941, el primer Ju 87 de la *Stabsstaffel* StG 3 aterrizó en la base de Trapani, asignada a estos bombarderos en picado, y situada en la costa noroeste de Sicilia. Durante los siguientes días fueron llegando los dos *Gruppen*, con 80 Stukas en total.

La intención original de Hitler era enviar los X.*Fliegerkorps* (Cuerpo Aéreo) al Mediterráneo "sólo durante un periodo limitado" para atacar a los navíos británicos que cruzaban entre Sicilia y el Norte de África. Y los dos *Stukagruppen*, con su reputación de altísima precisión (¡con el permiso de la oposición del enemigo!), habían sido asignados al *Fliegerkorps* con un cometido muy concreto. La orden que había recibido el Oberstleutnant Karl Christ, *Kommodore* del StG 3, y que él transmitió a sus dos *Kommandeure* subordinados, fue muy precisa: "Hay que hundir el *Illustrious*".



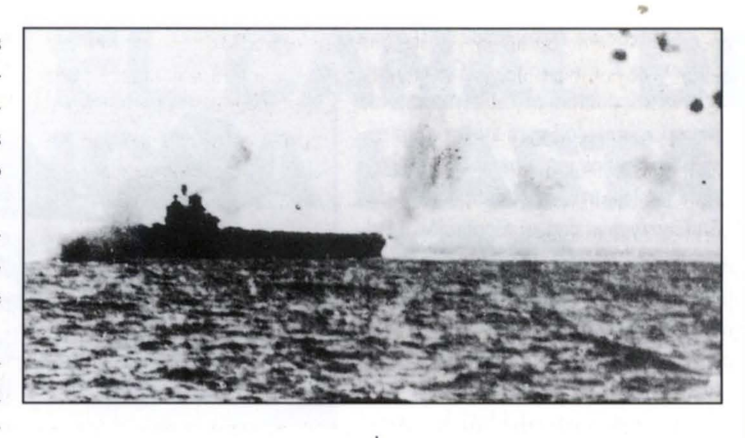
Los Stukas se dirigen hacia el Sur. Pero, al contrario que los I./StG 1 y II./StG 2, que sufrieron una pésima visibilidad durante su traslado hasta Sicilia, el piloto de este Ju 87 puede contemplar toda la majestuosidad de los Alpes, en su ruta hacia Italia un año después para llevar a cabo ensayos de gancho de frenado en portaaviones con la Marina italiana (obsérvese el gancho visible justo delante de la rueda de cola)

Este portaaviones de 23.000 toneladas era el más moderno de la Royal Navy, pues hacía sólo cuatro meses que se había unido a la Flota del Mediterráneo. El 11 de noviembre de 1940, fue la dotación de aviones del *Illustrious* la que llevó a cabo el ya histórico ataque contra la Marina italiana en el puerto de Taranto, hundiendo tres acorazados en sus amarres. Esta acción, que sirvió para "dejar libre el Mediterráneo para la flota británica", hizo también que el *Illustrious* pasara a ocupar el primer puesto en la lista de objetivos del Eje. Los italianos no consiguieron dañarlo. Había llegado el turno de los Stukas de la Luftwaffe.

Se había calculado que harían falta cuatro impactos directos de bombas para hundir el *Illustrious*. Aunque nunca había sufrido tal castigo un navío de sus dimensiones, las tripulaciones de los Stukas confiaban en poder llevar a cabo la misión dado el tamaño de su cubierta de vuelo, que ofrecía una zona de blanco de más de 600 metros cuadrados. Con el fin de perfeccionar sus tácticas, estuvieron entrenándose con un modelo flotante de la silueta del portaaviones, amarrado junto a la costa, cerca de su base de Trapani. Pero el tiempo jugaba en su contra.

El 6 de enero de 1941, la Royal Navy había iniciado la Operación *Excess*, una complicada serie de movimientos de convoyes en ambas direcciones bajo la protección de gran número de unidades navales desde ambos extremos del Mediterráneo. La fuerza principal que navegaba desde Alejandría, en Egipto, incluía a los acorazados *Warspite* y *Valiant* y al portaaviones *Illustrious*. Cuatro días después estaban dentro del radio de acción de los Stukas con base en Sicilia. Poco después del mediodía del 10 de enero, las pantallas de radar de los barcos mostraron una gran formación de aviones enemigos que se dirigía hacia ellos desde el Norte. La fuerza atacante estaba compuesta por 43 Ju 87, con el II./StG 2 del Maj Enneccerus al frente, seguido a corta distancia por el I./StG 1 del Hptm Hozzel.

Un ataque de bajo nivel cuidadosamente sincronizado, por parte de los bombarderos lanzatorpedos SM 79 italianos contra el *Valiant*, había agotado a la patrulla de guardia de combate aéreo del *Illustrious*, compuesta por cazas Fulmar. A continuación, diez de los Stukas se separaron para ejecutar ataques de bombardeo en picado contra los dos acorazados, a modo de maniobra de distracción. De este modo, con los artilleros antiaéreos de ambos navíos totalmente ocupados, y con una nueva patrulla de Fulmars intentando aún desesperadamente ganar altura, el *Illustrious* sólo podía defenderse con sus ba-



10 de enero de 1941: el portaaviones de la Royal Navy HMS *Illustrious* sufre intensos bombardeos de los Stukas del I./StG 1 y del II./StG 2

terías de gran ángulo. Pero tales piezas fueron insuficientes para evitar la carnicería que se avecinaba, cuando los Stukas comenzaron a dibujar círculos a unos 4.000 metros sobre el buque, tomando posiciones para ejecutar sus picados.

El Adm. Cunningham, Comandante en Jefe del Mediterráneo, fue testigo del ataque desde el puente de mando del *Warspite*:

"Sin duda, estábamos contemplando a auténticos expertos. Formaron aproximadamente un gran círculo sobre la flota, e iban saliéndose de la formación uno a uno al llegar a la posición de ataque. No pudimos evitar admirar la pericia y precisión de sus maniobras. Efectuaban los ataques a muy corta distancia, y vimos a algunos que finalizaban el picado volando junto a la cubierta del *Illustrious*, por debajo del nivel de la chimenea del barco… hubo momentos en los cuales el navío quedó completamente oculto tras una cortina de grandes explosiones."

La primera bomba alcanzó al portaaviones justo a los ocho minutos del primer avistamiento en el radar. La bomba penetró por la posición de un cañón hasta el casco del barco, y explosionó al nivel del agua. La segunda impactó más adelante, cerca de la proa, y una tercera bomba destruyó otra pieza de artillería situada junto al castillo del puente de mando. La cuarta bomba cayó directamente sobre el montacargas de popa, que estaba descendiendo, por lo que causó inmensos destrozos entre los aviones estacionados en la cubierta hangar inferior, además de destruir todas las piezas de artillería de popa. Aunque parezca increíble, otro piloto puso su bomba justo en el mismo hueco del montacargas de popa dos minutos des-

Vista de pájaro del ataque desde un Stuka. Bajo el paraguas del fuego antiaéreo, las abruptas maniobras del *Illustrious* en llamas resultan claramente visibles (abajo a la izquierda) mientras intenta evitar más daños. Arriba a la derecha, un crucero ligero pasa por encima de su estela

pués, provocando un auténtico infierno al explotar los depósitos de munición y de combustible para los aviones. La sexta y última bomba penetró la cubierta blindada de vuelo y detonó en las profundidades del barco.

Se les había pedido que lograran cuatro impactos directos, pero los Stukas lograron nada menos que seis, además de tres impactos cercanos casi igual de dañinos (uno de ellos, al explosionar junto a un flanco del barco, abrió el montacargas de proa, con lo que las llamas y el humo del hangar de popa se abrieron camino por toda la longitud del barco, como si se tratase del tiro de una chimenea). Sin embargo, los motores del barco permanecían milagrosamente intactos; mientras las cuadrillas de control de daños luchaban contra el fuego, el *Illustrious* –impulsado únicamente por sus motores principales– puso rumbo hacia el inseguro fondeadero de Malta. A pesar de sufrir otros dos ataques posteriores, logró llegar a la isla esa misma noche, siendo remolcado hasta los astilleros de La Valetta.

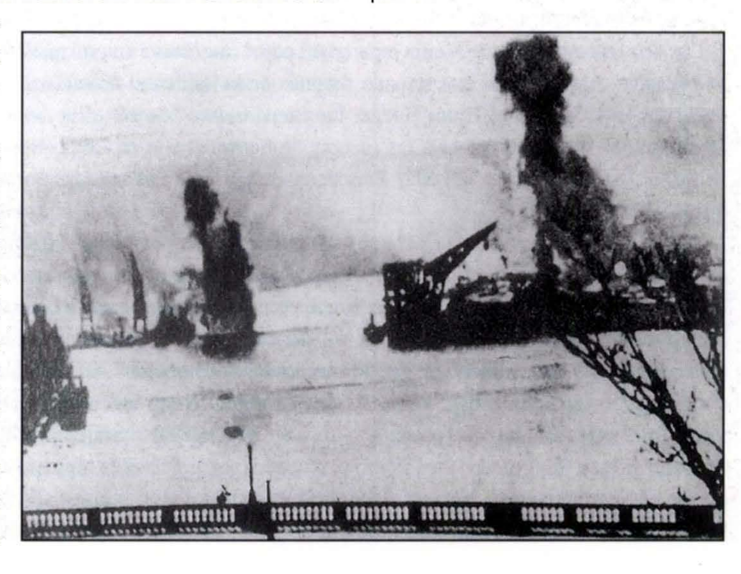
Pero sus vicisitudes no acabaron aquí, aunque Enneccerus hiciese una pausa el 11 de enero para enviar a 10 Ju 87 contra otra fuerza naval avistada en retirada hacia el Oeste, desde Malta. Cogieron por sorpresa a los cruceros *Gloucester* y *Southhampton*, al límite de su radio de acción. Atacaron con el sol tras ellos, y los pilotos lograron impactos en ambos navíos; el primero quedó tan seriamente dañado que tuvo que ser evacuado y hundido por sus buques de escolta. Tras esta misión, los dos *Stukagruppen* volvieron a centrar su atención en el renqueante *Illustrious*.

A lo largo de los siguientes 12 días, mientras los obreros de los astilleros navales trabajaban contra reloj para conseguir repararlo lo suficiente como para que intentase escapar hacia la seguridad del puerto de Alejandría, los Stukas efectuaron una serie de salvajes ataques, en su firme determinación de que el *Illustrious* no lograse escapar. El 13 de enero, aviones del I./StG 1, armados cada uno con una única bomba de 1.000 kg., no lograron ningún impacto sobre su objetivo. Pero en el asalto combinado que llevaron a cabo tres días después –el bombardeo más intenso experimentado hasta entonces por los habitantes de Malta– uno de los 44 Ju 87 participantes acertó con otra bomba en el hueco del montacargas de popa, como si sobre él pesase una maldición.

Al igual que le ocurrió anteriormente al Adm Cunningham, muchos de los artilleros antiaéreos destinados en la defensa del Gran Puerto de La Valetta expresaron a su pesar su admiración por la valentía y determinación de los pilotos de los Stukas en la ejecución de los ataques:

"Todavía puedo ver claramente un bombardero alemán en picado, a través de esa terrible cortina de acero, perseguido por un Fulmar. El bombardero lanzó su bomba y siguió en pos de una salida por la bocana del puerto, a tan solo unas pulgadas por encima del agua. Iba tan bajo que tuvo que elevarse para salvar el rompeolas, que tiene sólo 15 pies de altura."

Otro artillero, cuyo emplazamiento estaba situado más cerca del amarradero del *Illustrious* en French Creek,



Una columna de humo y polvo de otro impacto cercano se cierne sobre el *Illustrious* –visible justo a la derecha de la grúa más grande– mientras se efectúan reparaciones de urgencia en el Gran Puerto de Malta

describía la escena con bombas cayendo "encima y alrededor de todas las ensenadas, provocando terribles nubes de polvo, escombros y hierros". ¡Uno de los hombres de su pieza aseguró haber visto un automóvil entero volando sobre sus cabezas! "A menudo, el polvo y las salpicaduras nos impedían la visión, pero los bombarderos en picado no dejaban de venir. Cuando aparecían entre el polvo parecían halcones en busca de su presa".

El 18 de enero, los Stukas modificaron sus tácticas, y 51 de ellos tomaron como objetivo los aeródromos de Hal Far y Luqa en un intento evidente de neutralizar a los cazas de defensa aérea de la isla, antes de volver para acabar con el *Illustrious*. Veinticuatro horas después sobrevolaban de nuevo el Gran Puerto. Dos bombas pesadas cayeron al costado del portaaviones, arrojándolo violentamente contra el muelle y agujereándolo por debajo de la línea de flotación. Pero, a pesar de estos nuevos daños, fueron los ingenieros navales y los trabajadores de los astilleros quienes ganaron la batalla. En la tarde del 23 de enero, el maltrecho *Illustrious* salió de su amarradero y lentamente se hizo a la mar. Tras alcanzar Alejandría el 25 de enero, el *Illustrious* navegó hasta los EE.UU., donde pasaría casi todo un año sometido a extensas reparaciones.

El I./StG 1 y el II./StG 2 habían fallado en su misión de hundir el *Illustrious*, pero al menos no pagaron un alto coste por ello: tres aviones desaparecidos en el ataque inicial del 10 de enero, y cuatro bajas registradas sobre Malta desde entonces. Habían dado toda una provechosa lección a los buques británicos acerca de la potencia aérea frente a la naval, y durante los siguientes dos años la Royal Navy apenas se atrevió a hacer pasar un navío mayor que un crucero por los estrechos de Sicilia.

Sin embargo, la desaparición de los principales barcos del escenario del Mediterráneo central no supuso el final de la actividad de los Stukas en la zona. En efecto, las Marinas italiana y británica habían alejado de la zona de peligro a sus flotas de combate (pues ambas estaban aún digiriendo sus cercanas experiencias en Taranto y cerca de Malta, respectivamente, y le habían cogido mucho respeto al uso que el otro bando le daba a la aviación), pero la propia isla de Malta seguía estando invicta, en medio de las rutas navales que comunicaban Italia con las fuerzas del Eje situadas en el Norte de África. Comenzó por ello un intenso esfuerzo destinado a bombardear Malta hasta su rendición.

Los dos *Stukagruppen* de Sicilia jugaron un papel muy breve en esta nueva ofensiva. Algo más de una semana después de la huida del *Illustrious* de Malta, el I./StG 1 del Hptm Hozzel fue transferido a la otra orilla del Mediterráneo, para dar apoyo a las fuerzas de tierra del Eje en Libia. El II./StG 2, bajo el mando del Maj Enneccerus, siguió el mismo camino quince días después.

Las unidades seleccionadas para su sustitución en Trapani fueron los dos *Gruppen* restantes del I./StG 1, los cuales seguían por aquel entonces languideciendo en el Norte de Francia. Recibieron las órdenes de partir con muy poca antelación. La agitada salida del III./StG 1 de St. Pol se vio aun más complicada por el hecho de que los vehículos "capturados" del Ejército británico que empleaban como CG del *Gruppe* y como talleres móviles, entre otros usos, y que pretendían llevar con ellos hasta Sicilia por ferrocarril, eran demasiado altos como para pasar por los túneles alpinos que se encontrarían en su ruta; incluso quitándoles las ruedas, seguían rebasando la altura máxima en 12 centímetros.

Así que, cuando en la mañana del 19 de febrero el Hptm Helmut Mahlke salió al frente de sus 30 Ju 87 para cubrir el primer tramo de su viaje hacia el sur (vía Metz hasta Munich), dejaron tras de sí a un grupo de mecánicos ocupados con los sopletes de oxiacetileno… ¡Cortando 15 centímetros de altura a cada camión, antes de volver a soldarles cuidadosamente el techo!



Planificando su siguiente ataque sobre la isla, el Maj Paul-Werner Hozzel, *GpK* del I./StG 1, departe con el recién llegado Hptm Helmut Mahlke del III./StG 1 en su lujoso (aunque de techo algo bajo… ¡véase el texto!) CG móvil, antes perteneciente al Ejército Británico, en Trapani

Por desgracia, el traslado aéreo no se realizó sin pérdidas. Dos de los aviones de transporte Ju 52 del *Gruppe* se precipitaron contra las laderas de las montañas a causa del mal tiempo que encontraron a su salida de Munich, mientras que un tercero se salvó por poco: hubo de efectuar un aterrizaje forzoso tras chocar contra los cables de alta tensión que cruzaban el paso de Brenner (por suerte, un avispado encargado de la electricidad en la central de Innsbruck advirtió la trayectoria del avión de transporte al sobrevolarle y penetrar en la región cubierta de nubes, y cortó la corriente del tendido por precaución). También los Stukas corrieron diversa suerte. Un piloto murió en un aterrizaje forzoso en el sur de Italia, tras sufrir una avería del motor. Otro piloto, acuciado por un problema similar pero sobre las montañas, logró efectuar un increíble aterrizaje en una minúscula terraza labrada en la ladera de una colina; aquello supuso aún más trabajo para el ya agobiado escalón de tierra, pues tuvieron que desmantelar completamente el aparato para poder sacarlo de su accidental "nido de águilas"… ¡pieza por pieza!

La mala visibilidad seguía persiguiendo al *Gruppe* cuando finalmente llegaron a Trapani la tarde del 23 de febrero. Sólo a la mañana siguiente, cuando amaneció un brillante cielo azul mediterráneo, pudieron observar por primera vez la imponente mole del Monte Erice, que se elevaba unos 750 metros sobre el paisaje justo al norte del aeródromo… y comprendieron que habían tenido la inmensa suerte de no sufrir aún más bajas durante la maniobra de aterrizaje.

Con la llegada también del II./StG 1 del Hptm Anton Keil, los motivos de su apresurada salida de Francia quedaron claros. Se estaba planificando una invasión aerotransportada de Malta, con una combinación de fuerzas italianas y alemanas. La misión de los Stukas consistiría en evitar la interferencia de la flota del Mediterráneo de la Royal Navy. Llegado el momento, dichos planes fueron archivados (volvieron a tenerse en cuenta un año después bajo la denominación de Operación *Herkules*, antes de ser finalmente descartados por completo), la flota británica siguió estando perfectamente resguardada en Gibraltar, y el objetivo de los dos *Stukagruppen* pasó a ser el de colaborar con todas sus fuerzas –y su extrema precisión– en los bombardeos en curso de la isla.

El Hptm Mahlke tenía motivos fundados para no olvidar la fecha del 26 de febrero de 1941, la primera misión del III./StG 1 sobre Malta. Despegaron de su base avanzada de Comiso y pusieron rumbo hacia el mar, escoltados por los Bf 109 del 7./JG 26. Cada piloto de Stuka había estudiado fotos de reconocimiento de su objetivo –el aeródromo de Luqa– y cada uno de ellos había tomado como blanco individual uno de los abrigos de hormigón donde se protegían los aviones británicos.

Tras sortear las baterías antiaéreas que rodeaban La Valetta, el *Gruppe* se situó según su formación de combate en ala. De este modo, cada piloto tenía tiempo de localizar e identificar su objetivo concreto antes de que le llegase el turno para iniciar el picado de 70 u 80º sobre el aeródromo, situado a unos cuatro kilómetros al suroeste de la capital de Malta.

El objetivo de Mahlke se encontraba en el extremo este del aeródromo. Tras lanzar su bomba a la altura prevista de 450 metros, comenzó a salir del picado. A pesar del "fuego antiaéreo de pequeño y medio calibre que venía de todas partes", intentó alinear sus ametralladoras de las alas contra otro objetivo situado en el extremo opuesto de la pista de aterrizaje. Se encontraba sobre el centro de la pista, aún con el morro ligeramente inclinado y a una altura de 200 metros aproximadamente cuando, de repente:

"Una tremenda sacudida, un golpe ensordecedor, y mi ala derecha se desgajó. De inmediato, mi *Iolanthe* cayó bruscamente hacia la derecha (al igual que muchos veteranos pilotos de Stuka, Mahlke denominaba *Iolanthe* a su Ju 87, expresión que databa del debut operativo de este aparato con la *Legión Cóndor* en España). Instintivamente, había tirado de la palanca contra mi estómago, y ahora estaba inclinándola fuertemente hacia la izquierda. Pero no era suficiente. Un impacto directo de fuego antiaéreo había destrozado mi ala derecha por el centro. La resistencia del viento era tan inmensa que apenas podía sujetar el aparato, incluso con flap izquierdo al máximo y con alerones. Y para colmo, ¡vi que me precipitaba contra un gran hangar!

En una maniobra desesperada, compensé de cola y di plena potencia. Me encontraba en ese momento a tan solo cuatro o cinco metros sobre la superficie del aeródromo, y seguía yendo recto contra el hangar. Tenía las puertas abiertas de par en par, y al ir acercándome podía distinguir todos los detalles de su interior, incluyendo tres aviones que, probablemente, habían estado en reparación hasta hacía unos momentos. 'Si caigo, estos tres se vienen conmigo', pensé, mientras estaba allí sentado, sin poder hacer nada, con la palanca totalmente hacia mi izquierda.

Lentamente, el *Iolanthe* empezó a responder. Elevó el morro sobre la horizontal y –como si también el aparato estuviese poniendo todo su empeño en este último esfuerzo– conseguimos salvar por muy poco el tejado del hangar. Pero nuestras dificultades no acabaron aquí. De frente teníamos una colina con un tendido de postes de telégrafos en su cima. No era una colina demasiado grande, pero en nuestras condiciones parecía el Everest. ¿Tendríamos suerte por segunda vez? Pasamos rozando entre dos postes, y arrancamos parte del cable con el tren de aterrizaje, para descender a continuación por un suave valle que se abría en dirección sur, ¡hacia la costa y el mar abierto!

Pero aún nos aguardaban otros peligros o, mejor dicho, nos perseguían:

De repente, la voz de mi artillero, Fritz Baudisch, resonó en mis auriculares: *'¡Hurricane colocándose en posición de tiro a nuestra cola!'*. Yo ya tenía bastante con mantener nuestro avión en el aire, y no podía hacer nada más, excepto contestar de la forma más calmada posible: *'Bueno, Fritzchen, pues derríbalo'*. Era una orden desmesurada, una ametralladora frente a ocho… y encima el arma de Fritz había escogido aquel preciso instante para encasquillarse tras una ráfaga corta.

'Es el final', pensé, mientras me encogía en mi asiento y veía cómo aparecían pequeños orificios en ambas alas. El Hurricane nos rebasó en su primera pasada y comenzó a virar para una segunda. La ametralladora de Fritz

seguía encasquillada pero éste, de manera poco habitual en él, comenzó a narrar los acontecimientos que presenciaba desde la cabina trasera: *'¡Me 109!, muy por detrás de nosotros, vira para perseguir al Hurricane, está todavía a millas de distancia, ¡está descendiendo a gran velocidad! El Hurricane está casi a tiro tiene al 109 detrás. Sin embargo, sigue demasiado lejos. El 109 ha abierto fuego va como una exhalación y está al límite de su alcance de tiro, ¡pero le ha dado! Sigue disparando. Sin duda, ha alcanzado al Hurricane. ¡Está ardiendo! ¡Lo ha derribado!'*

El Hurricane cayó al mar justo detrás del Stuka. Las investigaciones efectuadas en la posguerra parecen indicar que lo pilotaba el Flg Off F F *Eric* Taylor, DFC del No. 261 Sqn. quien, por aquel entonces, era el máximo as de Malta con siete derribos adjudicados, y que el piloto del Bf 109 que lo derribó era el Oblt Joachim Müncheberg, *StaKa* del 7./JG 26 (los cazas de escolta de los Stukas) y un as igualmente destacado.

Tal vez fuese Müncheberg quien libró a Mahlke del Hurricane que llevaba a su cola, pero cuando llegó el momento de aterrizar con aquel maltrecho Stuka, Mahlke tuvo que apañárselas solo:

"Lentamente, Sicilia empezó a estar a la vista... Comiso. Había estado revisando los controles del *Iolanthe* durante el vuelo de regreso, y sabía que si disminuía la velocidad, incluso un poco solamente, entraría inmediatamente en barrena sobre el ala derecha. Tendría que aterrizar a toda potencia. Había muy poco viento, pero por suerte la pista de Comiso era bastante larga, y con un poco de suerte lo lograríamos. Rápidamente, le di a Fritzchen la habitual retahíla de instrucciones que se solían recordar antes de un aterrizaje forzoso con probabilidades de acabar capotando: *'¡Abre la cúpula de la cabina! ¡Ajústate el arnés! ¡Quítate las gafas! ¡Encoge las rodillas! ¡Pon los brazos delante de la cara!... ¡Empieza a rezar!'*

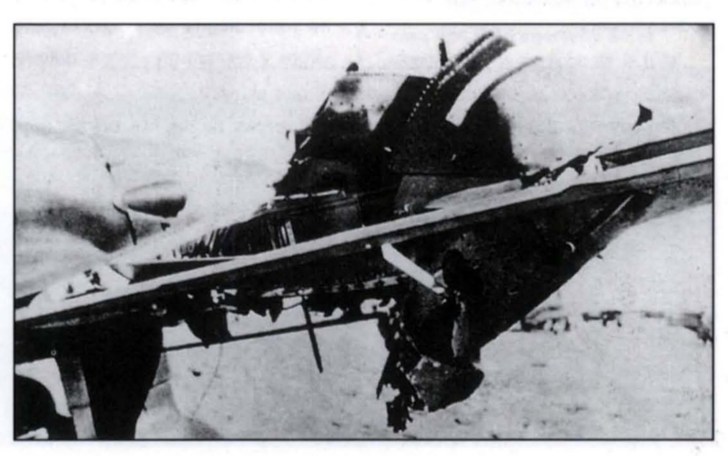
Cuando estaba sobre el borde del aeródromo, corté el mando de gases y apagué el encendido. El avión tocó tierra a alta velocidad aterrizando, como era de esperar, con casi todo su peso sobre la rueda derecha. Por suerte, el tren de aterrizaje aguantó y fuimos dando botes por la pista, primero sobre una rueda y luego sobre la otra. Tras recorrer unos dos tercios de la longitud total de la pista, habíamos empezado a perder velocidad y apreté los frenos, al principio muy suavemente, y luego con más fuerza. Finalmente, rodamos hasta parar del todo a unos 20 metros del extremo de la pista. A pesar de todos los daños, los depósitos de combustible y los neumáticos no tenían ni un rasguño. ¡Lo habíamos conseguido!"

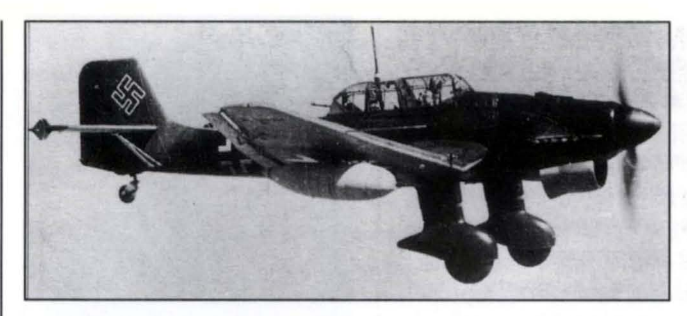
De hecho, las revisiones posteriores descubrieron que, además del impacto del fuego antiaéreo, ¡el Stuka tenía no menos de 184 orificios de bala en sus alas! Pero otros no tuvieron tanta suerte. Una tripulación de la 7. *Staffel* cayó al mar a unos cinco kilómetros de la isla de Gozo, cercana a la isla de Malta y de menor tamaño, y tuvieron que pasar el resto de la guerra en cautividad. El II./StG 1 del Hptm Keil informó de la pérdida de tres aviones durante el mismo ataque (el más intenso sufrido por Malta desde el ataque del 19 de



Hptm Helmut Mahlke, *GpK* del III./StG 1, cuya primera misión contra Malta el 26 de febrero de 1941 fue una bienvenida en toda regla a la guerra en el Mediterráneo

El ala derecha del Ju 87B "J9+AH" –el avión que Mahlke pilotaba el 26 de febrero– muestra la gravedad de los daños causados por el impacto directo de un proyectil antiaéreo. Por suerte, no se han registrado los comentarios del "propietario" del "AH", StaKa Hartmut Schairer, al ver el estado en que Mahlke devolvía su avión...





Uno de los posteriores inquilinos de Trapani, un Ju 87R del I./StG 3, que regresa de un ataque a Malta más tarde aquel mismo año

enero sobre el *Illustrious* en el Gran Puerto), y ambos *Gruppen* tenían otros aviones dañados y algunas tripulaciones heridas.

Durante las semanas siguientes se repetiría esta misma pauta; los II. y III./StG 1, controlados ahora por sus propios *Geschwaderstab* (que habían sustituido recientemente al Stab StG 3), fueron aumentando la presión sobre Malta. En el transcurso de estas operaciones, sufrieron una tasa de bajas relativamente pequeña, pero constante. Durante el ataque del 5 de marzo sobre el aeródromo de Hal Far, se toparon con un riesgo adicional; iba a tratarse de un ataque combinado, con bombarderos de gran altura Ju 88 que llegarían diez minutos después de ellos. Pero falló la sincronización y ambas unidades llegaron al mismo tiempo al objetivo. Por suerte, las tripulaciones de los Stukas estaban tan concentradas en sus picados que casi ninguno se dio cuenta de ¡la alfombra de bombas que estaba cayendo sobre ellos! Sin embargo no hubo que lamentar daños (al menos a los Stukas) por este motivo, pues los dos Ju 87 derribados en ese día cayeron a causa de acciones del enemigo.

El 9 de abril, los Ju 87R de gran autonomía del 7. y del 8./StG 1 fueron transferidos al Norte de África. Se trataba de una medida provisional, mientras el II. *Gruppe* permanecía en Sicilia en proceso de "tropicalización". Una vez finalizado este proceso, las dos formaciones intercambiaron sus posiciones, y las 7. y 8. *Staffeln* regresaron a Trapani a principios de mayo. Durante su ausencia, los "Bertas" del 9./StG 1 continuaron realizando ataques esporádicos sobre Malta, tanto de día como de noche.

Para entonces, la primera fase del castigo aéreo contra la isla estaba a punto de finalizar. Sin embargo, se produjo una última reactivación de la acción protagonizada por los Ju 87, a causa de una operación combinada de los Aliados consistente en un convoy de suministro a Malta y de transporte de carros de combate para el Ejército británico en el Nilo. Dicho convoy transcurrió entre el 6 y el 12 de mayo, y atrajo la atención de diversas unidades de las fuerzas aéreas alemana e italiana, incluyendo a los tres *Gruppen* del *Stukageschwader* 1.

El 8 de mayo, 28 aparatos del I./StG 1 (rápidamente transferidos a Cerdeña) atacaron sin resultado a los cinco barcos mercantes cargados de carros de combate que formaban parte del convoy "Tiger", al Oeste de Malta. Veinticuatro horas después, los II. y III. *Gruppen* se concentraron de nuevo sobre la isla asediada. Entre las pérdidas contabilizadas se produjo la del Oblt Ulrich Heinze, *StaKa* del 9./StG 1, abatido por unos Hurricane mientras atacaba a un submarino británico que navegaba en superficie, a unos cinco kilómetros del Gran Puerto.

Pero en las dos semanas siguientes al paso del "Tiger" (aunque uno de los barcos se hundió tras chocar con una mina a la entrada de los Estrechos de Sicilia, los otros cuatro lograron pasar escoltados por unidades navales entre las cuales se incluía el acorazado *Queen Elizabeth*), los últimos Stukas del StG 1 abandonaron Trapani. El corazón de la guerra aérea en el Mediterráneo se había desplazado hacia el Este.

No se trata del comienzo de un ataque de bombardeo en picado, sino de otro aparato del I./StG 3 que vuelve sano y salvo de Malta realizando una aproximación bastante pendiente, probablemente para evitar las montañas que rodean Trapani



"PICCHIATELLI"

Aunque el nombre de "Stuka" resulta sinónimo de *Blitzkrieg*, y trae inmediatamente a la memoria imágenes de la Luftwaffe en todo su apogeo, los alemanes no fueron los primeros en emplear el Ju 87 en el teatro de operaciones del Mediterráneo.

A finales de los años 30, los italianos habían desarrollado su propio bombardero en picado. El bimotor Savoia-Marchetti SM 85 fue diseñado en respuesta a la solicitud de Mussolini de contar con un avión capaz de expulsar a la flota británica de lo que el Duce prefería denominar "mare nostrum" ("nuestro mar"). En el momento en que Italia entró en la guerra, el 10 de junio de 1940, contaban con un *Gruppo* equipado con el SM 85: se trataba del 96º del Capitano Ercolano Ercolani, con base en la isla de Pantelleria, casi a medio camino entre Sicilia y la costa de Túnez. Desde el punto de vista operativo, el "plátano volante" –así llamado por su característica curvatura hacia arriba en el morro y en la cola al ser visto de perfil– fue un fracaso absoluto.

Tras cerca de un mes de inactividad, el momento de gloria del SM 85 llegó cuando tres aparatos pasaron varias horas buscando infructuosamente alguna unidad de la flota británica, supuestamente situada cerca de Malta. Ésta fue la única contribución del "plátano volante" a los sueños del dictador italiano de limpiar "su mar" de enemigos. Porque para entonces, el clima de Pantelleria –calor sofocante durante el día, humedad por la noche– había causado estragos. Aparcados al aire, las estructuras de madera de los SM 85 estaban empezando a combarse gravemente. Dado que seguía convencido de la necesidad de un bombardero en picado para su fuerza aérea, Mussolini buscó la ayuda de su aliado en el Eje; y no sería la última vez que lo hiciera.

Se envió una misión especial a Alemania, encabezada por el Generale Pricolo, Jefe del Estado Mayor del Aire italiano, para negociar la compra de un número suficiente de Ju 87 para equipar en principio dos *gruppi* completos. Y antes de que finalizase 1940, los primeros 15 pilotos italianos llegaron a la *Stuka-Schule* 2 de la Luftwaffe en Graz-Thalerhof, Austria, para iniciar su entrenamiento; un número similar de pilotos llegó al mes siguiente.

Dado el deseo expresado por el Duce de que entrasen pronto en acción, estos primeros cursos de adaptación fueron condensados y acelerados. Los instructores alemanes quedaron impresionados por el entusiasmo y moti-

El entusiasta fotógrafo que aparece bajo el ala izquierda piensa obviamente que uno de los primeros Picchiatelli de la *Regia Aeronautica* que llegan a Comiso puede ser un buen tema para una o dos instantáneas. Obsérvese el caza Fiat G 50 aparcado en el extremo de la derecha de la foto





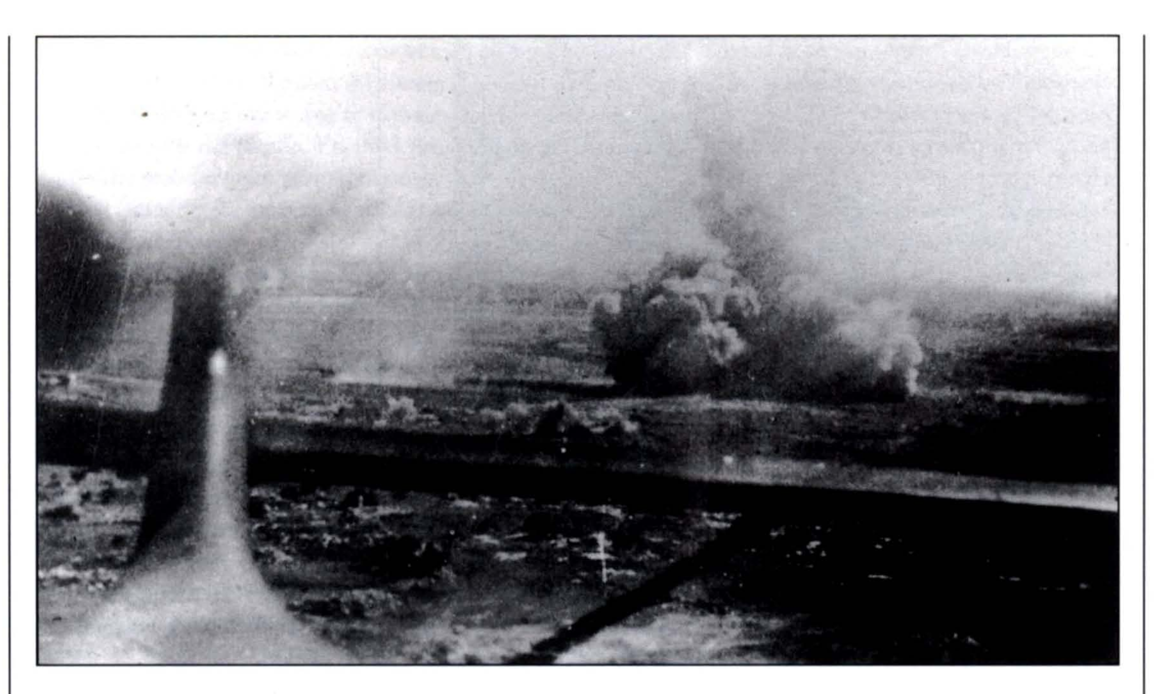
Éste es uno de los primeros aparatos del 96° *Gruppo*, anónimo excepto por un minúsculo 549 delante de la cruz del timón; muestra signos todavía de su anterior dueño. Obsérvese el lustre reciente del fuselaje y los parches más claros en las alas, donde se ha pintado sobre las insignias de la Luftwaffe

vación de sus alumnos, e intentaron enseñarles lo más posible en el corto espacio de tiempo del que disponían. Los italianos, por su parte (todos ellos expresamente escogidos y anteriormente pilotos de caza en su mayoría), apreciaron mucho las prestaciones y las características de manejo del Stuka, especialmente tras su lamentable experiencia con el SM 85.

Los primeros Ju 87 italianos no salieron de fábrica, sino que fueron retirados de la Luftwaffe, enmascarando sus insignias simplemente con pintura y colocando las de la *Regia Aeronautica*. No fue ésta la única "pérdida de carácter ario" que sufrieron los Stukas, pues las tripulaciones italianas acuñaron rápidamente su propio nombre para las nuevas monturas. En un contexto aeronáutico, la palabra italiana "picchiata" (una buena paliza) puede usarse también para referirse a un picado. Y en cualquier diccionario de italiano que se precie, la siguiente entrada será "picchiatello", que significa "ligeramente loco". Esta feliz yuxtaposición –que describe tanto al aparato como a aquellos que disfrutan poniéndose sobre el morro y pilotando hacia el suelo en un descenso casi vertical– se convirtió en el nuevo nombre del Stuka. Resplandeciente con sus insignias italianas recién pintadas, el Ju 87 se convirtió en el Picchiatello.

A pesar de renunciar a la sensación de terror asociada a la palabra "Stuka", tras recibir un nombre más propio de un personaje de tebeo, el Ju 87 resultó ser un arma muy potente en manos italianas. Pero al ser muy inferior en número, siempre quedó a la sombra de sus equivalentes alemanes. Por otra parte, el enemigo nunca se fijó en los detalles de nomenclatura. Del mismo modo que en la Batalla de Inglaterra (que se acercaba entonces a su punto álgido, allá en el Norte) se produjo cierto "esnobismo del Spitfire" entre los pilotos de la Luftwaffe, todos y cada uno de los soldados aliados en el Mediterráneo –ya fuesen soldados de infantería o marineros– estaban convencidos de que aquel bombardero en picado que le había escogido *a él* como blanco era un Stuka alemán. Siempre se ha dicho que no hay ateos en las trincheras, pero parece que tampoco hay demasiados pedantes de visión aguda, pues no hay constancia de que ningún vigía gritase jamás la advertencia *"¡A cubierto! ¡Picchiatelli!"*

A las ocho semanas de su única y estéril salida con el SM 85, el reequipado 96° *Gruppo* del Capitano Ercolani estaba de nuevo en condiciones operativas. Sus dos *squadriglie* subordinadas, la 236ª y la 237ª, con base en Comiso, en el sudeste de Sicilia, contaban ahora con un total de quince Ju 87. Su llegada coincidió con la del nuevo portaaviones británico *Illustrious*, que entró por primera vez en aguas del Mediterráneo el 31 de agosto. Dos días después, en las cercanías de Malta, el *Illustrious* experimentó su bautismo de fuego a manos de los bombarderos en picado, cuando fue atacado por trece Picchiatelli en total en dos misiones distintas. El resultado no fue demasiado claro, aunque ambos bandos afirmaron haber logrado varias victorias; los italianos aseguraron haber hecho varios blancos sobre el portaaviones y sobre un crucero de escolta, mientras que los artilleros del barco afirmaron haber derribado a cinco de los aviones atacantes.



Una gran nube de humo y polvo se eleva sobre el aeródromo de Hal Far –Mikabba para los italianos– al sufrir los ataques de los Picchiatelli del 96° *Gruppo*

Cuarenta y ocho horas después, el 4 de septiembre de 1940, la propia isla de Malta sufrió su primer ataque de bombarderos en picado; ya había estado sometida a intensos bombardeos aéreos por parte de la *Regia Aeronautica* desde el primer día de las hostilidades. En esta ocasión, incapaces de localizar los barcos mercantes que supuestamente debían estar fondeados en el Gran Puerto de La Valetta, cinco Ju 87 del 96° *Gruppo* acabaron dirigiendo su atención hacia el Fuerte Delimara, emplazado a unos diez kilómetros hacia el Sur.

Antes de fin de mes se realizaron varios ataques más. El 15 de septiembre, despegaron de Comiso una docena de Picchiatelli para bombardear el aeródromo de Hal Far. Les acompañó en esta misión el prototipo del SM 86, pilotado por el jefe de pilotos de pruebas de Savoia-Marchetti, Maresciallo Elio Scarpini. Se trataba de un desarrollo más refinado y con nuevo motor del anterior SM 85 de la empresa, y aunque tenía poco en común con el desastroso "Plátano Volante", el informe redactado tras la misión por Scarpini sobre las prestaciones del SM 86 fue bastante descorazonador.

El 17 de septiembre, los Ju 87 regresaron a Malta, y esta vez su objetivo era el aeródromo de Luqa. Un testigo desde tierra describió este bombardeo como "... excepcionalmente bueno. Prácticamente hicieron blanco en todos y cada uno de los hangares". También destruyeron un Wellington que acababa de aterrizar, en ruta hacia El Cairo. Pero esta misión también supuso las primeras bajas en combate del 96°. Un aparato de la 237ª *Squadriglia*, atacado por Hurricanes, cayó al mar cerca de la pequeña isla de Filfla, mientras que otro Picchiatello regresó a Comiso con un artillero muerto a bordo.

Ésta sería la última aparición del 96° *Gruppo* sobre Malta en aquel año, dado que Mussolini tenía toda su atención puesta en otro lado. En otra ocasión anterior, ya había adoptado las tácticas expansionistas de Hitler, al ocupar Albania en la primavera de 1939. Y ahora volvería a emular a su aliado en el Eje al dar un ultimátum a su posible futura víctima, Grecia,

tan imposible de cumplir que no se trataba más que de un pretexto para la agresión. Este documento, presentado al gobierno griego a las 3 de la mañana del 28 de octubre de 1940, contenía frases tales como "... todas estas provocaciones no pueden seguir siendo toleradas..."; lo podría haber escrito el propio Führer.

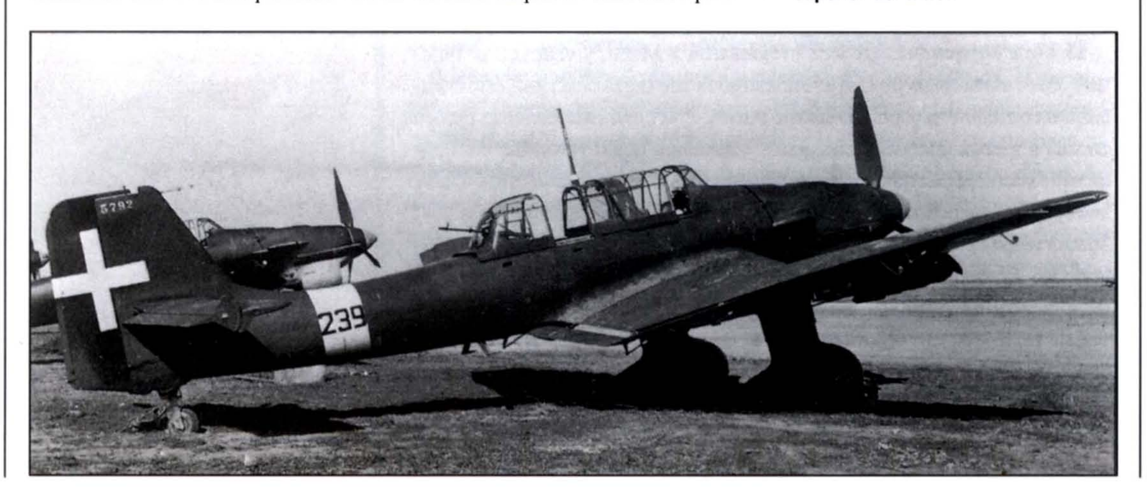
Como era de esperar, los griegos rechazaron inmediatamente el ultimátum del Duce, y a las pocas horas las tropas italianas agrupadas en Albania cruzaban la frontera con Grecia en tres columnas principales – una se dirigía hacia el Este, hacia Salónica, otra hacia Yannina, en las montañas de Epirus, y la tercera marchó hacia el Sur bordeando la costa, para aislar la isla de Corfu, que durante muchos años había sido uno de los objetivos más anhelados de Mussolini.

Como apoyo a este triple empuje, se reforzó la presencia de la *Regia Aeronautica* en la zona, no sólo en la Albania ocupada, sino también en el "tacón" del sudeste de la península italiana, situado tan solo a unos 100 kilómetros a través de los Estrechos de Otranto. Entre las unidades desplazadas a esta última región se encontraba el 96º *Gruppo* del Capitano Ercolani. Sus dos *squadriglie*, que utilizaban en total veinte Ju 87B y R mezclados, salieron de Comiso hacia Lecce en la segunda quincena de octubre de 1940.

Durante los primeros cuatro días de la invasión, todo se fue desarrollando conforme a lo previsto. Pero la resistencia de los griegos fue endureciéndose rápidamente, y el 1 de noviembre lanzaron una contraofensiva que detuvo en seco el avance italiano en Florina, el primer objetivo situado en la ruta hacia Salónica. Y lo que era aún peor para los sueños del Duce de una conquista fácil, sus tropas fueron rechazadas hasta el otro lado de la frontera cuando los griegos avanzaron hasta la ciudad albanesa de Koritza, base avanzada de suministros del Ejército Italiano. En tan solo 96 horas, los invasores habían pasado a ser los invadidos.

Las primeras misiones del 96º *Gruppo* al otro lado de los Estrechos de Otranto comenzaron el 2 de noviembre, cuando seis Ju 87B atacaron Corfu y cinco de sus aparatos de tipo R, con mayor radio de acción, penetraron hasta Yannina, hacia el interior. Dos días más tarde volvieron a atacar Yannina, acompañados una vez más por Elio Scarpini con el bimotor SM 86. Esta vez, el informe del piloto de pruebas fue aún más negativo, y el aparato fue discretamente desechado. Posteriormente, Savoia-Marchetti intentaría una vez más producir un bombardero en picado autóctono para

Un Ju 87 del nuevo 97º *Gruppo* muestra el número de su *squadriglia* en negro sobre la banda blanca en el fuselaje. Obsérvese también el Wk-Nr original de la Luftwaffe (5792) en la parte superior del timón



el Duce: la originalidad del monomotor SM 93 residía en que el piloto iba situado boca abajo para evitar que se desvaneciese al salir del picado. En 1943, la Luftwaffe probó el único prototipo que se fabricó, antes de que también se abandonase este proyecto.



Este par de Picchiatelli pertenecen también al 97º *Gruppo*, como muestran las inconfundibles manchas blancas en el carenado de las ruedas...

Mientras tanto, la situación de los italianos a lo largo de la frontera entre Grecia y Albania estaba empeorando. A pesar del fuerte apoyo aéreo, que incluía el bombardeo por parte del 96º *Gruppo* de puentes y posiciones de la artillería griega, las tropas del Duce continuaron la retirada hasta Koritza. La ciudad cayó en manos de los griegos el 23 de noviembre.

Fue entonces cuando se agregó al orden de batalla de la *Regia Aeronautica* un segundo *Gruppo* de bombarderos en picado equipado con Ju 87. Tras algunos retoques finales en Lonate Pozzolo, en el norte de Italia, los primeros Picchiatelli de este 97º *Gruppo* fueron desplazándose hacia el Sur. El 11 de noviembre de 1940 llegaron a Comiso, en Sicilia, para sustituir al 96º *Gruppo* (que se había desplazado a Lecce un mes antes). Pero pasaron otros quince días antes de que se declarase plenamente operativo el nuevo 97º *Gruppo*, mandado por el Maggiore Antonio Moscarelli, que comprendía las 238ª y 239ª *Squadriglie*.

El 28 de noviembre llevaron a cabo su primera misión, un ataque fallido sobre barcos de la Royal Navy, al parecer el crucero *Glasgow* y sus destructores de escolta, avistados al oeste de Malta. Pero no tuvieron tiempo de hacer mucho más en la región central del Mediterráneo, pues también tuvieron que trasladarse a la guerra de Albania.

En aquellos momentos, la gran ofensiva de Mussolini estaba desecha. Las columnas central y occidental, del plan de ataque original consistente en tres líneas de avance, también habían sido rechazadas hasta su "propio" territorio. En las montañas de Epirus, los griegos conquistaron la ciudad albanesa de Argyrokastron –otra importante base italiana– el 4 de diciembre, y 48 horas después tomaron Santi Quaranta, un pequeño pero importante puerto de abastecimiento en la ruta de la costa, situado unos 10 kilómetros hacia el interior de Albania.

... que se ven mejor en este último aparato del mismo *Gruppo*, pues son el emblema de la unidad: un pato blanco en picado atacando a un buque que navega justo por el borde inferior del carenado (véase la figura en color 18)

Durante el resto de ese año, los Picchiatelli concentraron todos sus esfuerzos en esta franja costera y en las montañas situadas inmediatamente detrás. Tras unirse al 96º *Gruppo* en Lecce el 6 de diciembre, los recién llegados del 97º *Gruppo* efectuaron sus primeros dos ataques ocho días después, contra objetivos en la ruta costera al norte de Corfu. El 19 de diciembre fue el turno del 96º *Gruppo*; informaron del hundimiento de un pequeño buque tras atacar con 24 bombarderos en picado el puerto de Santi Quaranta (que había sido hasta poco antes uno de sus propios puer-



tos de abastecimiento; durante la ocupación de Albania, los italianos lo rebautizaron Puerto Edda en honor de la hija de Mussolini, Condesa Ciano). El 21 de diciembre, el 96º *Gruppo* volvió sobre Albania para atacar posiciones griegas en las montañas. Pero en cada una de las dos misiones independientes que llevó a cabo aquel día, el *Gruppo* perdió un Ju 87 a causa del fuego antiaéreo. En el colmo de la mala suerte, uno de los pilotos perdidos fue el piloto de pruebas de Savoia-Marchetti, Maresciallo Elio Scarpini, que había vuelto a acompañarles en una salida operativa.

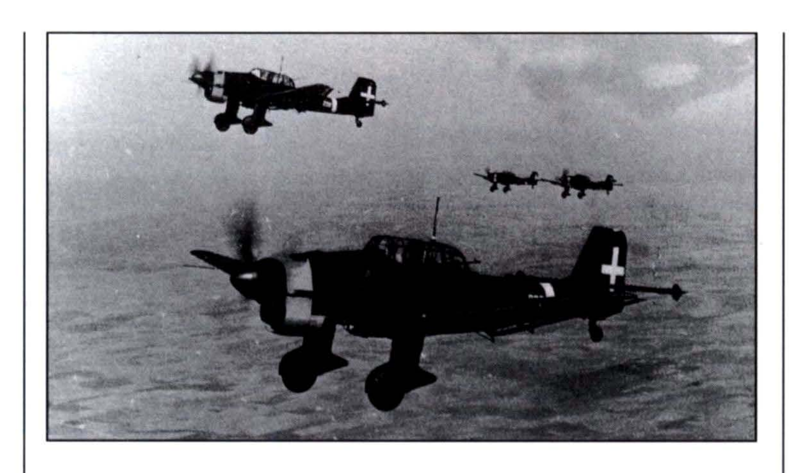
Sin embargo, tales pérdidas fueron muy poco habituales. Y de las pérdidas sufridas, casi todas se debieron a fuego antiaéreo, dado que por la naturaleza de sus misiones –aproximación al objetivo desde el mar, seguida de la retirada sobre aguas abiertas inmediatamente después del ataque– los Picchiatelli rara vez se toparon con el tipo de oposición en forma de cazas enemigos que hubieron de soportar las unidades de la *Regia Aeronautica* basadas en Albania.

Para entonces, la "guerra privada" del Duce había experimentado una importante escalada. No tuvo más remedio que pedir ayuda una vez más a Alemania, y comenzó a emplear aviones de transporte Ju 52 de la Luftwaffe para reforzar sus líneas de suministros cruzando el Adriático. Pero también los griegos buscaron ayuda. A las pocas horas de la invasión, pidieron a Gran Bretaña que cumpliese las garantías que les fueron dadas por el Primer Ministro Chamberlain cuando Italia se hizo con el control de Albania. Y al contrario que los desdichados polacos, que se encontraron en una situación similar 14 meses antes y sólo recibieron retórica vana del gobierno británico, la súplica griega fue atendida. Se envió ayuda material por mar y aire, aterrizaron tropas británicas en suelo griego, y se enviaron escuadrones de la RAF para luchar junto con la Fuerza Aérea Griega, que disponía de un número muy inferior de efectivos.

Durante la primera semana del nuevo año, los aviones italianos de reconocimiento informaron de un considerable aumento en la actividad de la Royal Navy a ambos lados del Mediterráneo. Dedujeron acertadamente que tal actividad anunciaba otro importante convoy aliado. De hecho, se trataba de la Operación *Excess*, el complicado movimiento de buques desde ambos extremos del Mediterráneo citado al principio del capítulo anterior. Y su elemento más importante fue sin duda el convoy rápido militar formado por cuatro buques mercantes –uno destinado a Malta, y los otros tres con ayuda para Grecia– que zarpó de Gibraltar el 6 de enero de 1941.



Un Ju 87R de la 208ª *Squadriglia*, 101º *Gruppo*, fotografiado en los cielos albaneses, relativamente libres de cazas enemigos



Picchiatelli cargados de bombas de la 208ª *Squadriglia*, en camino hacia un objetivo en la frontera albanesa...

Parte de la respuesta del Eje consistió en una concentración de poder aéreo en Sicilia. Por tanto, el 97º *Gruppo* quedó solo para proseguir con la guerra en Albania mientras que el más experimentado 96º *Gruppo* se retiraba de Lecce y volvía a Comiso el 8 de enero. Al día siguiente participaron en el primer ataque aéreo sobre Malta de aquel nuevo año, cuando nueve de sus Picchiatelli atacaron Kalafrana. Y veinticuatro horas después sería un trío de aparatos de la 236ª *Squadriglia* del 96º *Gruppo* el que llevó a cabo uno de los dos ataques de bombardeo en picado sobre el portaaviones *Illustrious* cuando avanzaba renqueante hacia Malta tras sufrir daños a manos de los Stukas de la Luftwaffe.

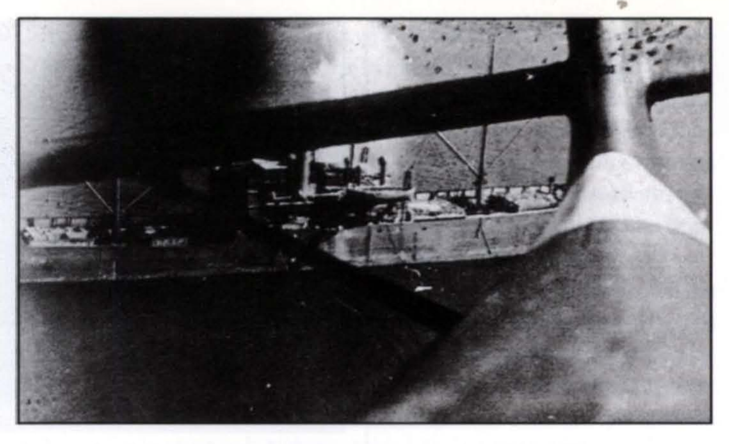
Este primer ejemplo de misión combinada germano-italiana de bombardeo en picado –más de 40 Stukas seguidos de sólo tres Picchiatelli– fue la tónica empleada con demasiada frecuencia en los meses siguientes. Si bien no era culpa suya, los pilotos italianos eran mucho menores en número y se veían a menudo eclipsados por sus camaradas alemanes (¡excepto en su propia prensa!). Aunque destacaron varias hazañas y personalidades de entre ellos, cuando el 96º *Gruppo* del Capitano Ercolani llegó a Castel Benito en Libia, a principios de febrero de 1941, para combatir en el Norte de África junto al I./StG1 y al II./StG 2, lo hizo principalmente en el papel de hermano pequeño.

Mientras tanto, el 97º *Gruppo* seguía afrontando los rigores de la campaña albanesa. Uno de sus aviones sufrió daños el 9 de febrero, en un inusual encuentro con cazas griegos. Pero sería su viejo enemigo, el fuego antiaéreo, el que derribaría otro aparato sobre el frente dos días después; muchos otros sufrieron impactos de AA (artillería antiaérea) durante este periodo. Fue entonces cuando se formaron otras dos *squadriglie* –208ª y 209ª– para cubrir la ausencia del 96º *Gruppo*, ya en África. Su llegada a Lecce provocó algunos cambios de organización, y la recién establecida 209ª tomó el puesto de la 238ª *Squadriglia* en el 97º *Gruppo*.

A principios de marzo de 1941, la 238ª fue transferida desde Lecce a Tirana, en Albania, donde se unió a la 208ª *Squadriglia* para formar el nuevo 101º *Gruppo*. Más de cuatro meses después de su invasión de Grecia, las tropas italianas del frente albanés tenían por fin apoyo táctico aéreo de cierta eficacia.

El 97º *Gruppo* permaneció en Lecce, incluyendo ahora a las 209ª y 239ª *Squadriglie*, y siguió efectuando ataques al otro lado de los Estrechos de Otranto. El 22 de marzo, los "veteranos" de la 239ª atacaron a un convoy cerca de

Corfu, anotándose el hundimiento de un barco y daños causados a un segundo buque. Uno de los más veteranos pilotos del 97° *Gruppo*, el Capitano Giuseppe Cenni, había ideado recientemente un nuevo método de ataque contra navíos de superficie. Dando por sentado que nunca dispondrían del número suficiente de Picchiatelli como para que la *Regia Aeronautica* efectuase el tipo clásico de ataque perfeccionado por la Luftwaffe –una constante sucesión de aviones picando desde gran altitud y desde todas las direcciones, con el fin de confundir y saturar las defensas del enemigo– , Cenni optó por un picado de baja altura y gran velocidad llegando hasta muy bajo nivel. Entonces se soltaba la bomba ya en vuelo horizontal, y el impulso que había ganado hacía que "rebotase" sobre la superficie del agua (casi como una piedra lisa lanzada a ras de la superficie de un estanque) antes de chocar contra el casco del objetivo y explosionar.



El "Método Cenni" de ataque a barcos, como demuestra la 239ª *Squadriglia* contra un barco mercante junto a la costa norteafricana

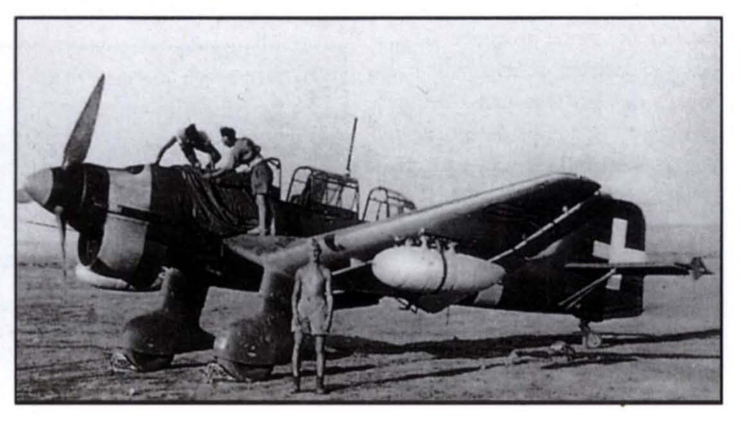
En realidad, lo que hizo Cenni fue adelantarse por varios meses a la técnica de "bombardeo a saltos" empleada posteriormente con gran eficacia por los americanos en el Suroeste del Pacífico, y a la aún más famosa (si bien más sofisticada) "bomba botadora" diseñada por Barnes Wallis para el ataque de los "Cazadores de Diques" en mayo de 1943.

Una de las primeras víctimas documentadas del "Método Cenni" de ataque fue el carguero griego de 932 toneladas *Susanna*, hundido por el propio Cenni con un impacto directo, cerca de la costa de Corfu el 4 de abril. Al comunicar el hundimiento, los griegos –despistados por un ataque a tan bajo nivel– lo achacaron a un "torpedo lanzado por el avión". Y aquel mismo día, durante el tercer y último ataque de la 239ª *Squadriglia* sobre barcos enemigos cerca de Corfu, repitieron el método y hundieron el buque griego *Poussa*, registrándolo como destructor... en realidad, se trataba de una pequeña torpedera de la I Guerra Mundial, de unas 240 toneladas de peso.

En definitiva, estos hundimientos fueron el canto del cisne del Picchiatello como participante independiente en el teatro de operaciones del Mediterráneo, porque menos de 48 horas después las tropas de Hitler invadían los Balcanes.

Entre el apoyo aéreo de la Luftwaffe figuraban más de 250 Stukas. En contraste con el aplastante avance de éstos a través de Yugoslavia y Grecia, el papel jugado en esta campaña por los dos *gruppi* de bombarderos en picado de la *Regia Aeronautica* fue, como mucho, periférico. Nunca fueron capaces de reunir al menos una parte de la fuerza de la que disponían los *Gruppen* alemanes, y seguían dependiendo totalmente de su aliado en el Eje en cuanto a piezas y equipos de repuesto; los Picchiatelli se vieron abocados a un cometido secundario durante la mayor parte de su restante vida operativa.

Se retira el capot del motor de un Ju 87R no identificado, preparándolo para las operaciones del día



LAS OPERACIONES *MARITA Y MERKUR*

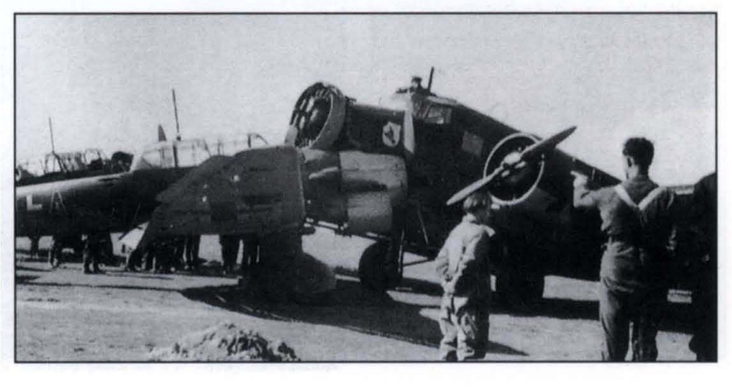
Mediante la conquista de Grecia, Mussolini había intentado presentar ante Hitler un hecho consumado que probase su capacidad como igual en la alianza del Eje. De hecho, muchos ven en su precipitada acción la semilla de la derrota final del Führer. Hitler no había sido informado en absoluto de las intenciones de Mussolini. Cuando supo que el Duce estaba invadiendo Grecia, se horrorizó. Hacía menos de cuatro meses que había logrado expulsar de la Europa continental a una Fuerza Expedicionaria Británica, en Dunkerke. Y ahora, cuando estaba totalmente enfrascado en los planes para la invasión de la Unión Soviética, lo último que podía desear era otra fuerza similar en los Balcanes, a una distancia peligrosamente corta de su principal fuente de combustible, los campos petrolíferos de Rumania.

Pero tras cinco meses de reveses en Albania, la derrota era todo lo que había logrado Mussolini. Al tener que rescatar a su compañero de armas y estabilizar la situación en el sudeste de Europa, el Führer hubo de posponer a la fuerza sus planes para Rusia. En primer lugar, tendría que neutralizar Grecia y volver a empujar a los británicos hacia el mar, "... se retiraron con bastante celeridad la última vez que les soltamos encima a los Panzers y a los Stukas. ¡Seguro que harán lo mismo otra vez!", se jactó por aquel entonces.

La única nación balcánica aparte de Grecia que no estaba ya firmemente del lado del Eje era el vecino inmediato de Grecia por el norte, Yugoslavia. Allí se empezó a presionar diplomáticamente. El 25 de marzo de 1941, representantes del gobierno yugoslavo firmaron el Acuerdo Tripartito en Viena. Una vez asegurada la subordinación yugoslava, el camino quedaba libre para la Operación *Marita,* la invasión alemana de Grecia. Pero en las 48 horas siguientes, una revuelta popular en Yugoslavia derrocó al gobierno, depuso al Príncipe Regente y proclamó Rey al adolescente Pedro. Aunque el nuevo régimen tuvo cuidado para no provocar al Eje, este imprevisto giro en su política, pasando a una situación de estricta neutralidad, arruinaba los planes tan cuidadosamente preparados por Hitler. Fue un Führer muy furioso el que dio orden inmediatamente para que se ampliara la Operación *Marita* e incluyese un ataque simultáneo contra Yugoslavia.

Entre las unidades de la Luftwaffe concentradas en el sudeste de Europa para las inminentes invasiones de Grecia y Yugoslavia, se encontraban los seis *Stukagruppen* restantes del norte de Francia. Con el fin de entrar a formar parte del VIII.*Fliegerkorps* del *General der Flieger* von Richthofen –la principal fuerza de ataque dirigida contra el sur de Yugoslavia y Grecia (y el Mando, por otra parte, responsable de la terrible reputación obtenida por los Stukas en Polonia)–, ya habían empezado a abandonar las costas del Canal

La transferencia a los Balcanes no siempre transcurrió sin incidentes. Aquí, en un aeródromo abarrotado, un avión de transporte Ju 52 del IV./KGzbV 1 ha arrollado una fila de Stukas estacionados



de la Mancha desde principios de enero algunos elementos del StG 2. Tras algunas escalas de descanso en Austria y Rumania, el *Geschwader* fue llegando a sus bases asignadas en Bulgaria durante la primera semana de marzo de 1941. El Stab. I y el III./StG 2 se asentaron en Krainici y Belica; el aeródromo de mayor envergadura albergó también al I./StG 3, que llenaba la vacante dejada por el II./StG 2 tras su partida hacia África.

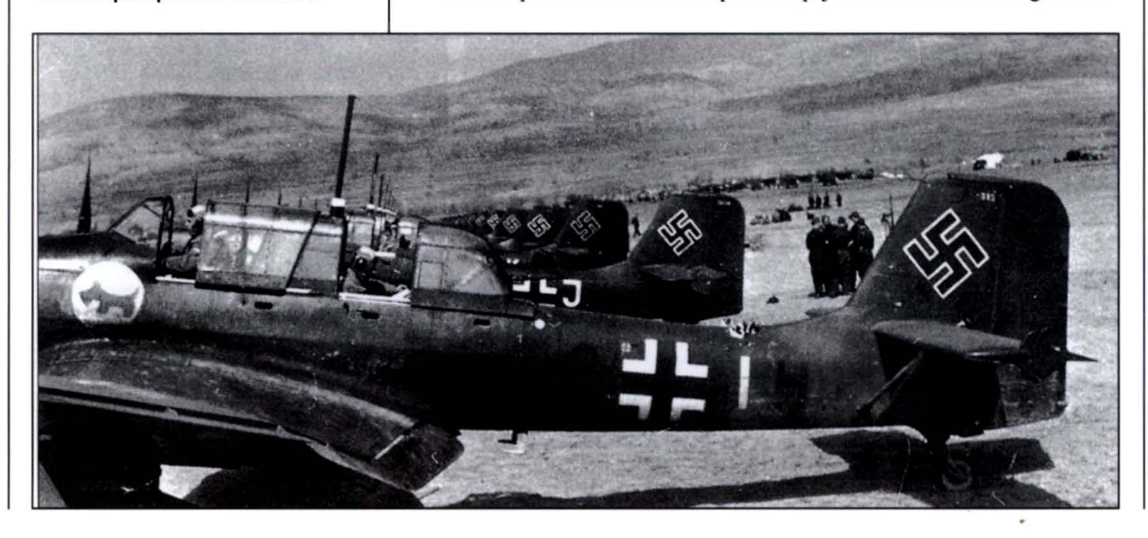
Curiosamente, este primer II./StG 2 nunca sirvió bajo las órdenes de su propio *Geschwaderstab*, porque cuando se decidió reforzar el StG 2, justo antes del inicio de las hostilidades en los Balcanes, con uno de los dos *Stukagruppen* africanos, por algún motivo se escogió al I./StG 3 para este desplazamiento al norte, cruzando el Mediterráneo y hacia Bulgaria.

En contraste con el StG 2 del Maj Oskar Dinort, que tras su llegada a Bulgaria tuvo tiempo incluso de celebrar un desfile y efectuar una exhibición de bombardeo ante el rey Boris y su séquito, la transferencia del *Stukageschwader* encargado de iniciar el asalto sobre el norte de Yugoslavia fue un asunto mucho más apresurado. Los tres *Gruppen* del StG 77 del Maj Clemens Graf von Schönborn-Wiesentheid no fueron retirados de Normandía hasta *después* del derrocamiento en Yugoslavia del 27 de marzo. Sin embargo, en tan solo una semana ya estaban en sus puestos: los Stab. I. y III./StG 77 en Arad, en Rumania, y el II./StG 77 (mandado temporalmente por el Stab StG3) en Graz, en Austria.

La invasión de Yugoslavia comenzó a las 05.15 horas del 6 de abril de 1941, cuando tropas terrestres alemanas cruzaron la frontera con Bulgaria y avanzaron sobre Nis y Skoplje. Tres cuartos de hora después, el Reichminister Doktor Goebbels anunciaba solemnemente la declaración de guerra. Aunque los cuatro *Gruppen* subordinados del StG 2 estaban enfrascados desde el principio en los combates del sur, fueron los sucesos acaecidos en el norte los que atrajeron la atención mundial. El 3 de abril, los yugoslavos habían declarado ciudad abierta a su capital, Belgrado. Pero no consiguieron apaciguar a Hitler. Había decidido que Yugoslavia, que había tenido la osadía de desafiarle, debería ser "pulverizada con inclemente brutalidad". Ordenó una serie de ataques devastadores sobre Belgrado. Tal vez indica el grado de su furia el que tales ataques se efectuasen bajo el nombre en clave de Operación *Strafgericht* (Castigo).

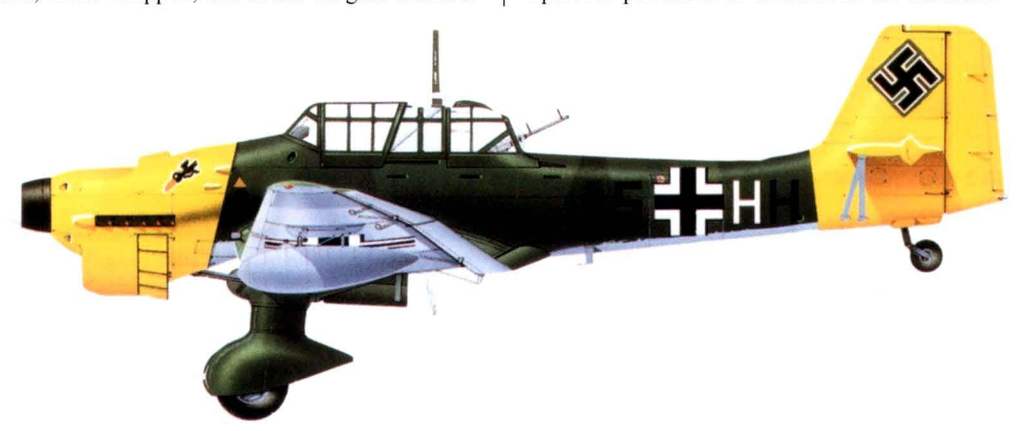
Poco después de las 07.00 de aquella despejada mañana de Domingo de Ra-

Las tripulaciones del I./StG 2 se asfixian en sus cabinas mientras aguardan a que pase revista el rey Boris de Bulgaria, en Krainici. Posteriormente, harán una exhibición de bombardeo sobre las colinas que aparecen al fondo...



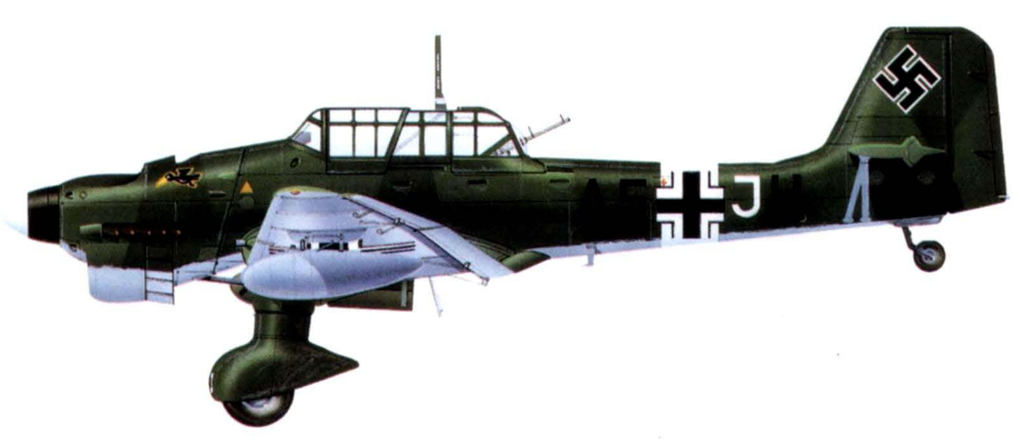
LÁMINAS EN COLOR

Esta sección de 12 páginas en color muestra muchos de los aviones pilotados en combate por los *Stukageschwader* (y por la *Regia Aeronautica*) en el Mediterráneo y en el sur de Europa entre 1941 y 1945. Todas las ilustraciones se han realizado en exclusiva para este libro, y tanto el artista autor de estos perfiles, John Weal, como el ilustrador responsable de las figuras, Mike Chappell, han hecho un gran esfuerzo para representar a los aviones y a sus pilotos de la forma más precisa posible, en base a una profunda investigación en las fuentes originales. Muchos de los Ju 87 incluidos en las siguientes páginas nunca habían sido ilustrados con anterioridad, y se presentan junto a representaciones muy precisas de algunos de los Stukas más conocidos de aquel periodo. Los perfiles aparecen por orden de creación de las unidades.



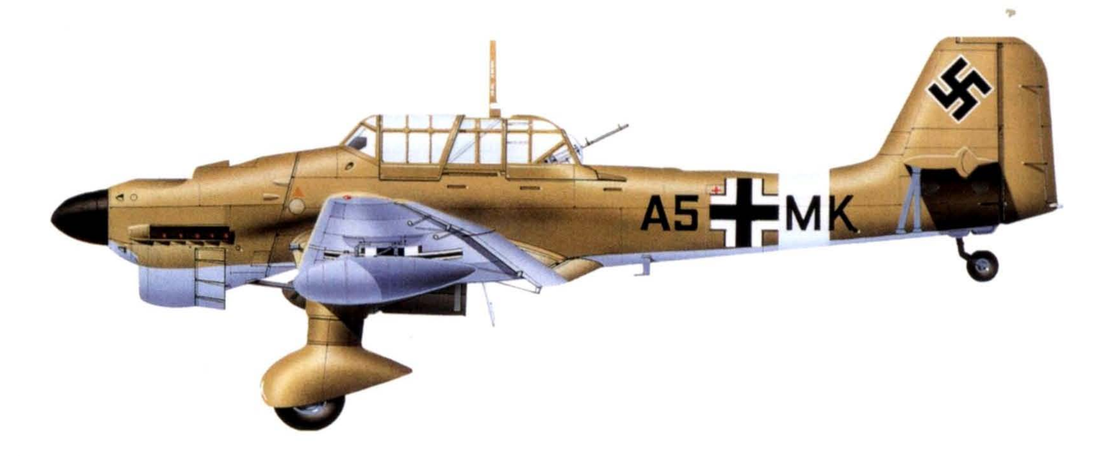
1
Ju 87R-2 "A5+HH" del 1./StG 1, Krainici (Bulgaria), abril de 1941.

Trasladado rápidamente desde el Norte de África para reforzar al StG 2 en Bulgaria, justo antes de las invasiones de Yugoslavia y Grecia, el I./StG 1 tuvo sin embargo el tiempo suficiente para pintar las marcas amarillas indicativas del teatro de operaciones, especificadas para la Operación *Marita*. Sin embargo, este aparato en concreto es poco usual porque lleva todo el empenaje de cola (no sólo el timón) pintada de amarillo. Probablemente se trataba del aparato de un líder de formación. Obsérvese el emblema del *Gruppe* sobre el carenado del motor, una representación libre de "Hans Huckebein", un cuervo muy popular en el siglo XIX.



2
Ju 87R-2 "A5+JH" del 1./StG 1, Libia, febrero de 1941.

Este aparato gemelo del "HH" anterior, también lleva el camuflaje estándar europeo 70/71 en colores negro/verde oscuro, habitual entre los recién llegados al Norte de África. La única pista sobre su nuevo teatro de operaciones es la banda blanca en el fuselaje centrada bajo la Balkenkreuz. La Luftwaffe escogió el color blanco para el teatro de operaciones en el Mediterráneo para así coincidir con el color elegido ya por la *Regia Aeronautica*. Este 'JH' también va adornado con la figura de "Hans Huckebein" aunque, para ser la insignia de una unidad de bombardeo en picado, ¡aquí parece que lleva un vuelo muy nivelado!



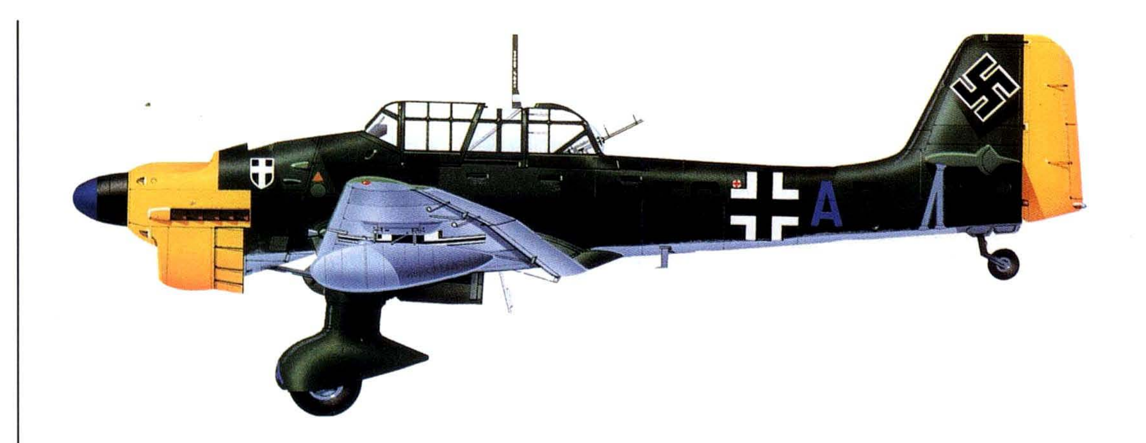
3
Ju 87B-2 trop. "A5+MK" del 2./StG 1, Derna (Libia), octubre de 1941.

Tras su breve temporada en los Balcanes, el I./StG 1 regresó al Norte de África, donde permaneció hasta el final de la campaña (al final bajo la denominación de II./StG 3). El acabado de fondo ocre RLM 79 que lleva este "MK" es una prueba evidente de la adaptación del *Gruppe* a la guerra en el desierto. Obsérvese que la banda blanca del teatro de operaciones se ha cambiado de sitio, pasando detrás de la cruz del fuselaje, y que al siempre presente "Hans" le han debido dar permiso para ausentarse... o tal vez le han pintado encima sin darse cuenta.



4
Ju 87R-2 "J9+AB" del II./StG 1, Comiso (Sicilia), febrero de 1941.

Mucho después de su cambio de denominación en julio de 1940, el III./StG 1 retuvo los códigos de su anterior identidad [I.(St)/TrGr 186]. A ello se debe la anomalía de este aparato, marcado como "AB" para indicar un III.*Gruppe Kommandeur*, dado que se trata del aparato que solía pilotar Helmut Mahlke. Obsérvese también que mantiene la insignia del "Ancla y el Casco Alado" del *Gruppe* y, lo que es más importante, la parte trasera del carenado del tren de aterrizaje principal pintada de amarillo. Fue una innovación introducida por Mahlke durante la Batalla de Inglaterra para facilitar el reagrupamiento de los aparatos tras un picado. Pobre de aquel piloto que ignorase esta marca, rebasara al *Kommandeur* en el regreso y llegara primero a la base... ¡quedaría arrestado inmediatamente!



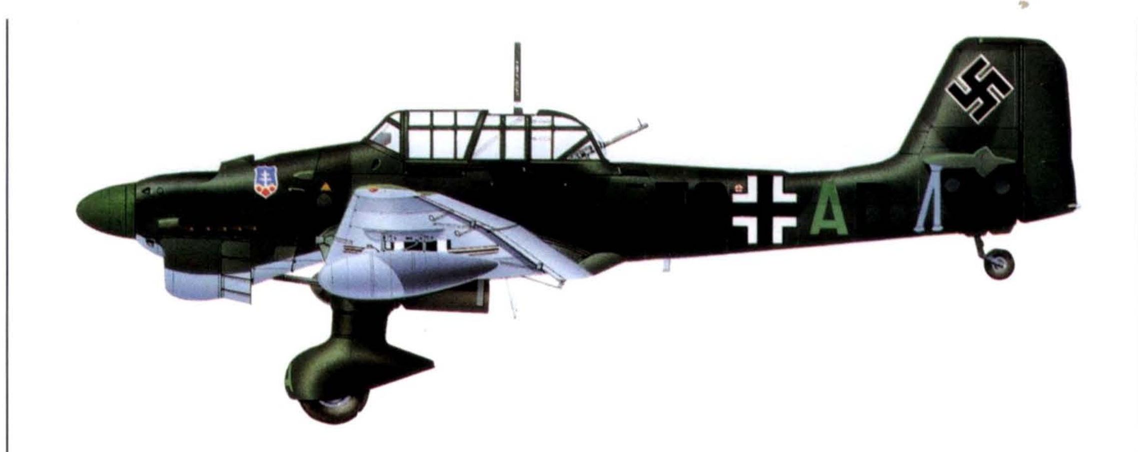
5
Ju 87R-2 "T6+AD" del *Geschwaderstab* StG 2 "Immelmann", Belica-Norte (Bulgaria), abril de 1941.

Ninguno de los cuatro Stukas de la *Stabsschwarm* del Maj Oskar Dinort llevaba las marcas reglamentarias de color amarillo de la Operación *Marita* cuando llegaron a Bulgaria. La tripulación de tierra de la unidad lo rectificó rápidamente, y es obvio que usaron de plantilla los capots de motor. Obsérvese el emblema del Stab: la cruz de la Orden de los Caballeros Teutones.



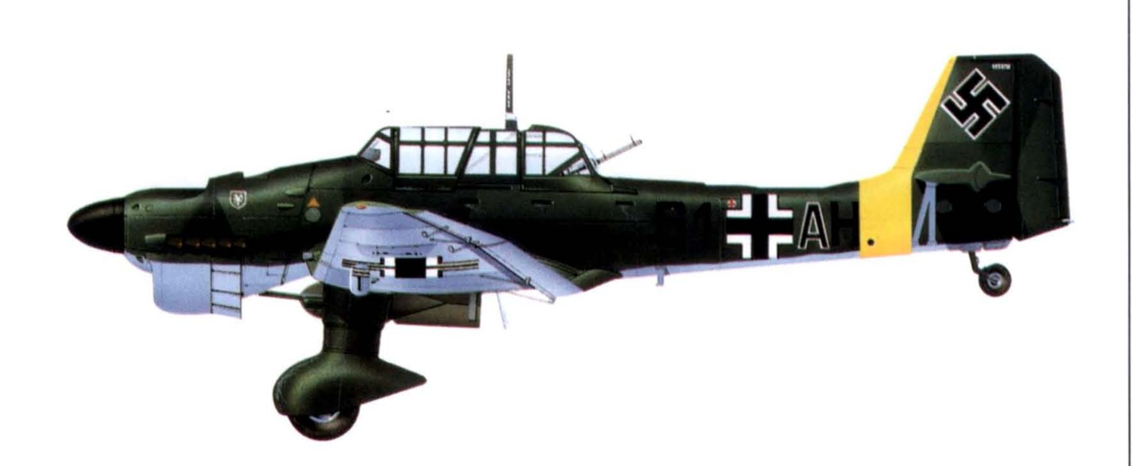
6
Ju 87R-2 trop. "T6+HM" del 4./StG 2, Libia, hacia marzo de 1941.

Al igual que el resto de aparatos que llegaron de los primeros a África pasando por los Balcanes, los del II./StG 2 llevaban al principio el camuflaje europeo estándar 70/71 en color negro/verde oscuro. Al contrario que el anterior "A5+JH", éste quedó relevado de llevar marcas blancas del teatro de operaciones (parece ser que la punta del rotor en color blanco era una ayuda para la identificación de la *Staffel* dentro del *Gruppe*). Poco después del inicio de sus servicios en el desierto, la 4.*Staffel* sustituyó la insignia original con el trébol de cuatro hojas por un emblema más adecuado, un águila de la Luftwaffe superpuesta a la palmera del *Afrika Korps* y a la esvástica. Esta insignia, sin embargo, figuraba sólo en el lado derecho del capot del motor.



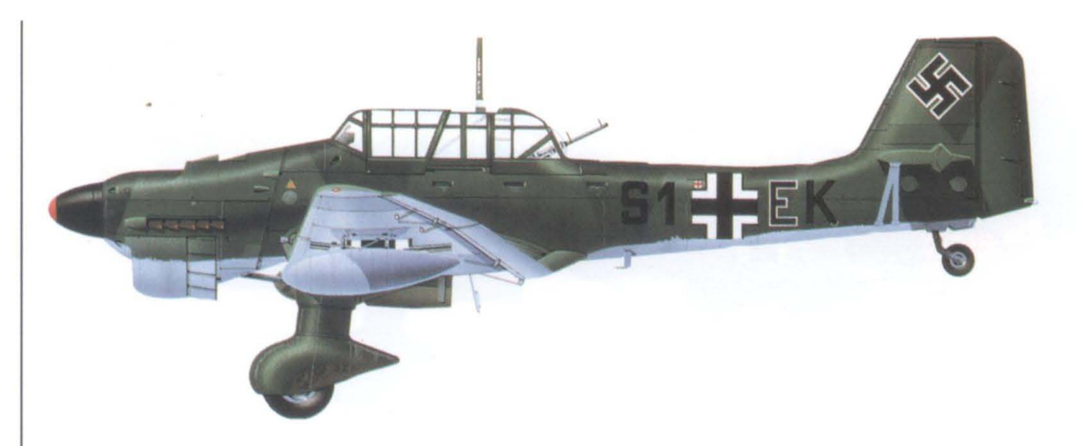
7
Ju 87R-2 "T6+AD" del Stab III./StG 2 "Immelmann", Belica-Norte (Bulgaria), abril de 1941.

En la Operación *Marita*, este aparato fue el utilizado por el Hptm Heinrich Brücker (*GpK* del III./StG 2), y sirve como prueba de que no todos los aviones usados en los Balcanes llevaban las marcas de color amarillo del teatro de operaciones. Brücker pilotaba este "AD" cuando capotó al aterrizar en Krainici el 11 de abril de 1941, cinco días después del comienzo de la campaña. Obsérvese el emblema del III.*Gruppe*, la Cruz Patriarcal. "Hein" Brücker fue uno de los pilotos que indudablemente ganó su Cruz de Caballero en el Mediterráneo, pero que no fue condecorado hasta que llevaba dos días en la campaña de Rusia; terminó la guerra pilotando el avión a reacción Me 262.



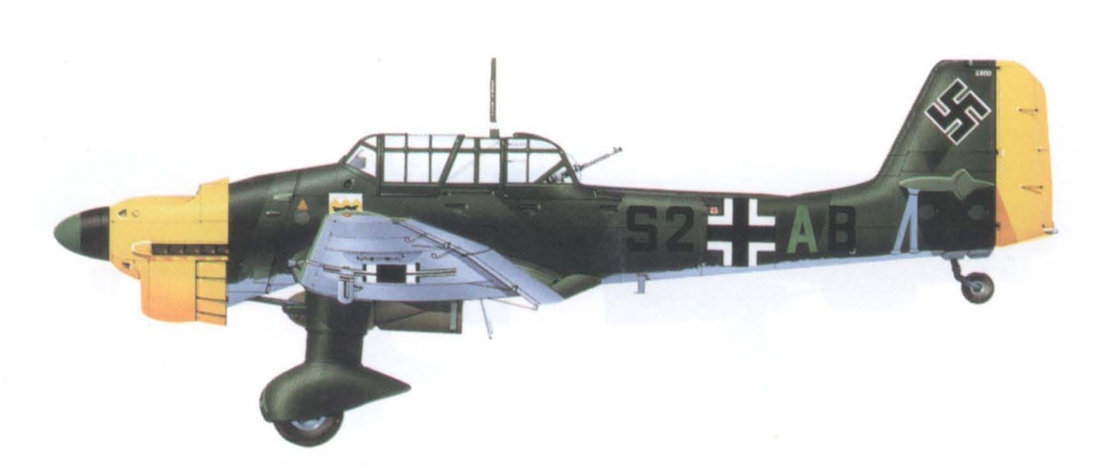
8
Ju 87B-2 "S1+AH" del 1./StG 3, Belica-Norte (Bulgaria), abril de 1941.

El aparato empleado por el *StaKa* del 1./StG 3 durante la campaña de los Balcanes ilustra el código original del *Gruppe* y el hecho de que el I./StG 3 tampoco llevaba las marcas reglamentarias del teatro de operaciones, que para la Operación *Marita* eran de color amarillo (véase el perfil 7). En su caso, parece que bastó con una estrecha banda amarilla que rodeaba la parte trasera del fuselaje y se extendía hacia arriba para cubrir el borde de ataque del timón de cola.



9
Ju 87R-2 "S1+EK" del 2./StG 3, Trapani (Sicilia), marzo de 1941

Aquí no hay duda posible: un aparato de la 2.*Staffel* con camuflaje europeo estándar 70/71, ilustrado durante la breve estancia del I.*Gruppe* en Sicilia, en la primavera de 1941, antes de su traslado a Bulgaria para la campaña de los Balcanes. Sin embargo, se observa una pequeña anomalía: aunque la punta del buje va pintada del color rojo adecuado de la *Staffel*, la letra individual del aparato va perfilada en blanco.



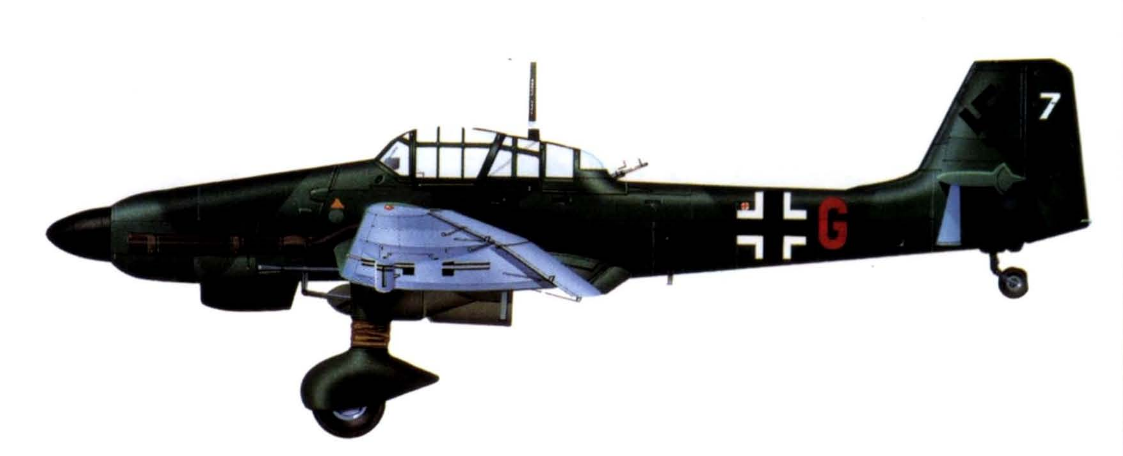
10
Ju 87B-2 "S2+AB" del Stab I./StG 77, Argos (Grecia), mayo de 1941.

Aparatos del I./StG 77, aún resplandecientes con su decoración amarilla de la Operación *Marita* (como este del *GpK* Hptm Helmut Bruck), se desplazaron desde Yugoslavia hasta el sur de Grecia para realizar misiones contra Creta. Obsérvese la insignia del *Gruppenstab* –una cabeza de lobo– en el escudo de fondo estándar que empleaban todas las unidades del StG 77. El propio Bruck ascendió hasta llegar a Oberst, y dirigió el SG 151 durante las últimas semanas de la guerra.



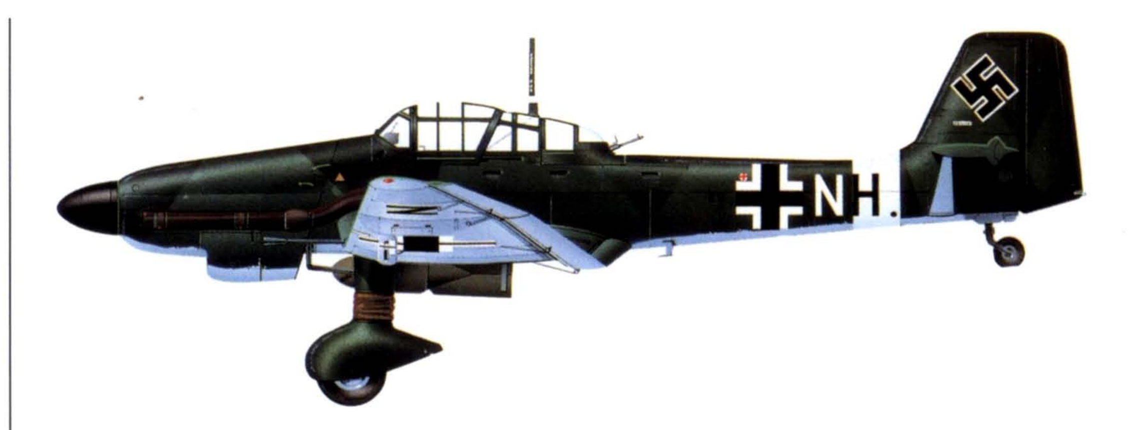
11
Ju 87B-2 "S2+AP" del 6./StG 77, Graz (Austria), abril de 1941.

Toda una sinfonía en amarillo: marcas del teatro de operaciones en amarillo, letra de la *Staffel* en amarillo y timón amarillo. Este aparato de la 6.*Staffel* forma parte del II./StG 77 que atacó Yugoslavia desde el norte, antes de desplazarse también hasta Argos para participar en la campaña de Creta. Se observa también la insignia de la *Staffel* (un toro negro embistiendo) en el mismo tipo de escudo que el anterior, pero con el campo dentado superior en color rojo para indicar que se trata del II.*Gruppe*.



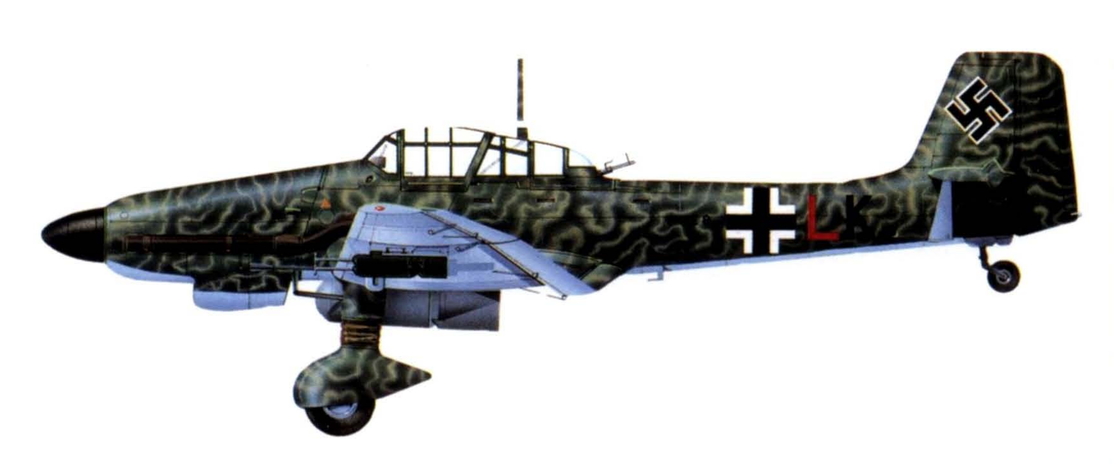
12
Ju 87D "D3+GK" del 2./NSGr 2, norte de Italia, hacia junio de 1944.

En claro contraste con el anterior aparato, pleno de color, este "Dora" muestra el sombrío acabado con que llegaron los aviones del 2./NSGr 2 desde el Frente Oriental, para iniciar las operaciones en Italia (donde más tarde pasarían a denominarse 3./NSGr 9). Obsérvse que, además de las marcas en el fuselaje, el aparato lleva su número individual en el timón. Esto era práctica común entre los *Nachtschlachtgruppen* del Frente Oriental, pero la 2. *Staffel* la abandonó poco después de su traslado al Mediterráneo.



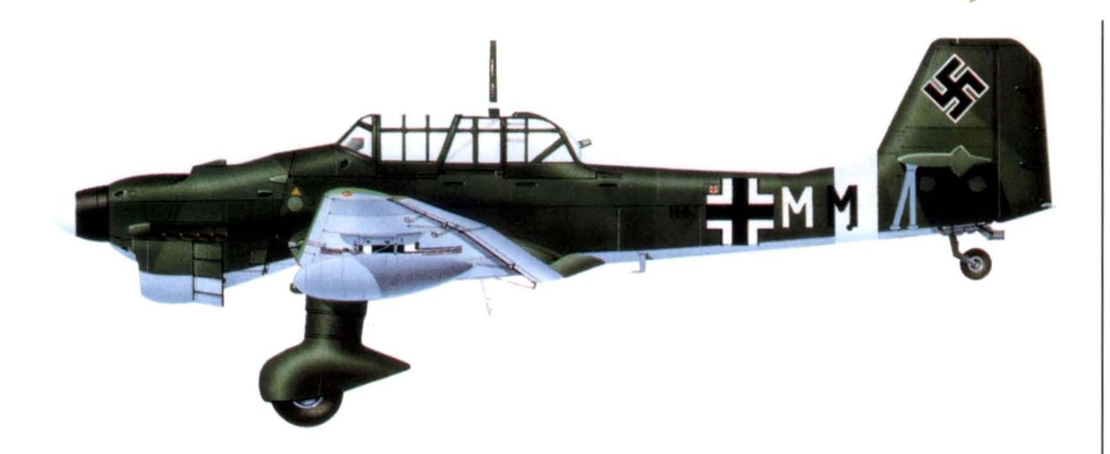
13
Ju 87D "E8+NH" del 1./NSGr 9, Bolonia (Italia), mayo de 1944.

Mientras que los aviones del 2./NSGr 2 llegaron desde Rusia, los primeros Ju 87 del 1./NSGr 9 vinieron desde más cerca, incluso se cree que algunos provenían del SG 151 con base en la vecina Croacia. Al igual que el 'GK' anterior, este es uno de los primeros aparatos de la 1. *Staffel* y va equipado con apagallamas en el tubo de escape y bocachas apagallamas en la boca de las ametralladoras, pero parece poco apropiado para sus operaciones nocturnas el que siga llevando la banda blanca del teatro de operaciones.



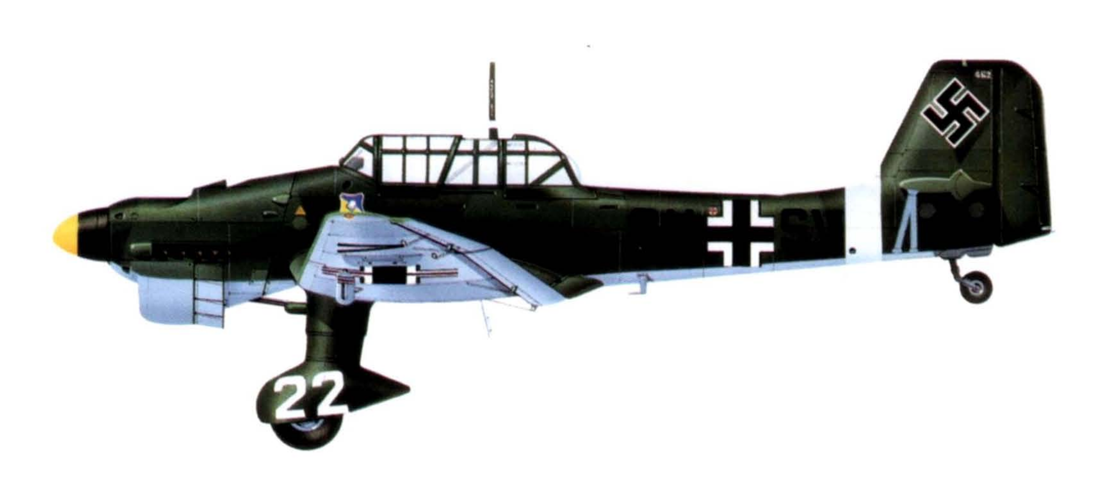
14
Ju 87D "E8+LK" del 2./NSGr 9, Ghedi (Italia), septiembre de 1944.

Muy pronto, los aviones del NSGr 9 quedaron inmersos en el anonimato al aplicar a todos ellos un mismo diseño de camuflaje de volutas cerradas. Se hacía en tonos pardos y oliva (como en este "LK") o en gris azulado, y generalmente se empleaba para atenuar también la insignia nacional. Obsérvese que en este aparato se han cubierto totalmente con la pintura las cruces situadas bajo las alas. También se observa que, incluso en esta fase ya avanzada de la guerra, seguían usándose las varillas de Dinort.



15
Ju 87R "H4+MM" del 4./LLG 1, Aix les Milles (sur de Francia), julio de 1943.

Un avión con el camuflaje estándar 70/71 en colores verde/negro, con la banda blanca del teatro de operaciones y las marcas de la *Staffel*… no tiene nada fuera de lo común, excepto esa pequeña pieza situada justo detrás de la rueda de cola; es la única indicación de que el "MM" es, en realidad, un remolcador de planeadores.



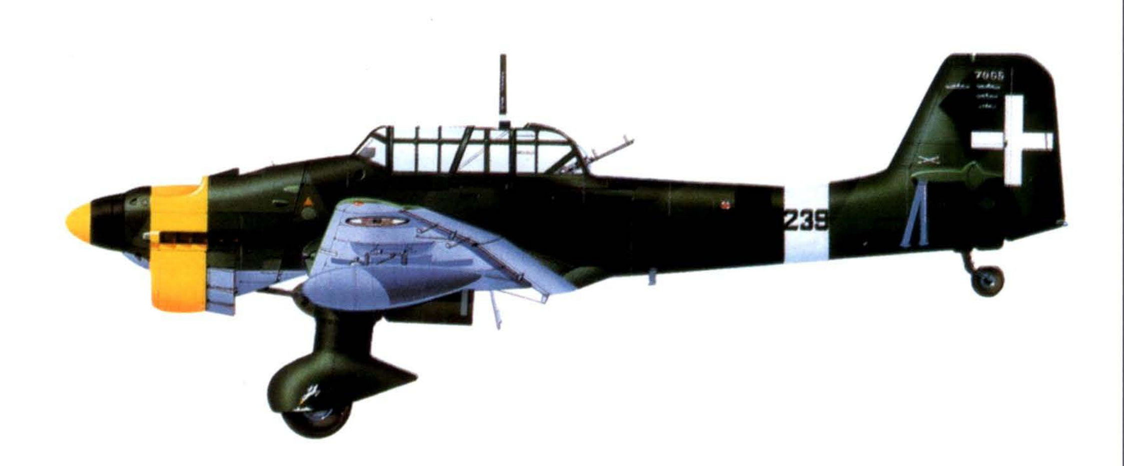
16
Ju 87B-2 "SH+SV" del *Stukaschule* 2, Foggia (Italia), hacia verano de 1942.

Este aparato lleva también la banda blanca del teatro de operaciones del Mediterráneo, y anuncia su función de forma mucho más clara. Los grandes números de color blanco en el carenado de las ruedas sólo puede significar que pertenece a un organismo de entrenamiento, en concreto a la *Stukaschule* 2, que se trasladó de Graz-Thalerhof a Italia en diciembre de 1941.



17
Ju 87B-2 de la 237ª *Squadriglia*, 96º *Gruppo*, Lecce-Galatina (Italia), otoño de 1940.

Fue en Graz-Thalerhof donde recibieron su entrenamiento los primeros pilotos de Ju 87 de la *Regia Aeronautica*, antes de regresar a Italia para iniciar las operaciones como 96º *Gruppo*. Sus primeros aviones eran aparatos antes pertenecientes a la Luftwaffe, tales como el que aquí se ilustra, con la insignia nacional alemana cubierta con pintura y reemplazada por una gran cruz blanca en la cola. Por el momento no parece que tuviesen marcas distintivas de la unidad, excepto la caricatura en el fuselaje que muestra a un diablo rojo lanzando una bomba... ¿el Picchiatello original, tal vez?



18
Ju 87R-2 de la 239ª *Squadriglia*, 97º *Gruppo*, Lecce-Galatina (Italia), abril de 1941

El segundo *Gruppo* italiano de Ju 87, el 97º, también usó al principio Stukas provenientes de la Luftwaffe (obsérvese de nuevo la insignia tapada con pintura). Sustituyeron al 96º en Lecce, que sería su base durante toda la campaña de los Balcanes. En contraste con el anterior, este aparato lleva diversas marcas: la banda amarilla de la campaña en el morro, los *fasces* bajo las alas, una insignia de la unidad en el carenado de las ruedas (consistente en un pato con mira telescópica que lleva todo un cargamento de bombas –¡entre sus patas y bajo las alas!– y que hace un picado contra un barco enemigo), el número de *squadriglia* sobre la banda blanca del teatro de operaciones, una cruz de menor tamaño en el timón de cola, y lo que parecen siluetas de barcos en el timón, debajo del Wk-Nr (7065).



19
Ju 87R-2 de la 208ª *Squadriglia,* 101° *Gruppo,* Trapani (Sicilia), primavera de 1941.

El 101° *Gruppo* luchó en la campaña de los Balcanes desde Tirana, en Albania, tras lo cual fue trasladado a Sicilia para iniciar operaciones contra Malta. Este aparato de la 208ª *Squadriglia* es representativo de los aparatos de la unidad por aquel entonces; resulta evidente que se ha pintado encima de la banda de color amarillo del morro, identificación de la campaña de los Balcanes. Obsérvese también que el número de la *squadriglia* va pintado en color blanco por delante de la banda del teatro de operaciones del Mediterráneo, en lugar de ir superpuesto en color negro.



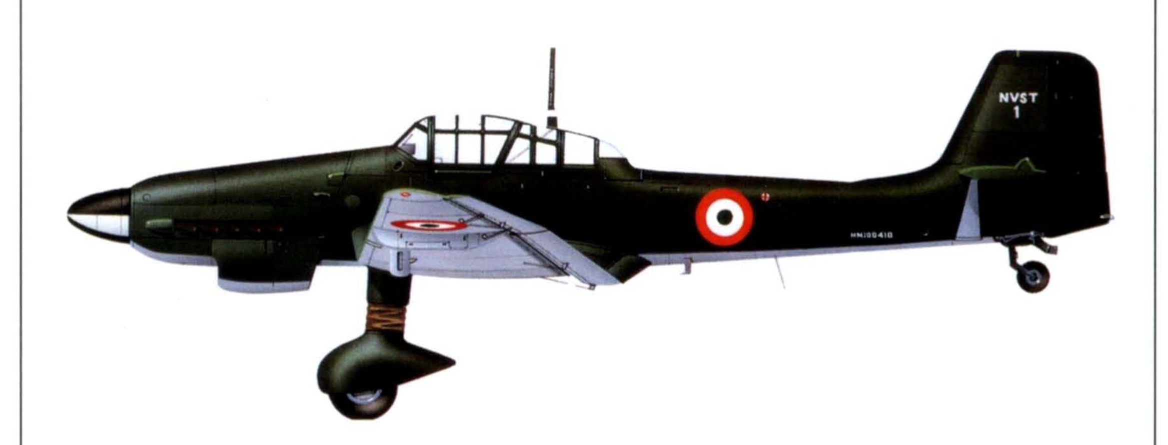
20
Ju 87D de la 207ª *Squadriglia,* 103° *Gruppo,* Cerdeña, verano de 1943.

Este aparato pertenecía a uno de los dos *gruppi* que fueron equipados con el Ju 87D, y la ilustración corresponde al periodo de formación en Cerdeña. Obsérvese que esta *squadriglia* lleva su número en grandes cifras sobre una ancha banda indicativa del teatro de operaciones y que, por primera vez, muestran también un número individual de aparato –"12 Rojo"–. También se observa la punta del rotor en el color de la *squadriglia*, al estilo de la Luftwaffe, y la falta de carenado en las ruedas. Según consta en los informes, el 103° *Gruppo* fue barrido literalmente durante la campaña



21
Ju 87D de la 216ª *Squadriglia*, 121° *Gruppo*, Cerdeña, septiembre de 1943.

Al contrario que el 103° *Gruppo*, un puñado de aparatos del otro *gruppo* equipado con Ju 87D, el 121°, logró sobrevivir a los combates en Sicilia y regresaron a Cerdeña. Este aparato de la 216ª *Squadriglia* muestra las marcas de la unidad, bastante extrañas: una designación de *squadriglia* de color blanco delante de la banda del fuselaje, con lo que probablemente es un número individual de aparato que figura, al parecer, en números romanos sobre la propia banda.



22
Ju 87D del *Nucleo Volo Stormo Trasporti*, Lecce (Italia), hacia verano de 1944.

Tras la rendición de Italia, dos de los cinco "Doras" supervivientes del 121° *Gruppo* sirvieron en la Fuerza Aérea Italiana Co-Beligerante como remolcadores de blancos para el entrenamiento de los artilleros de las tripulaciones de los bombarderos aliados (obsérvese la pieza para el gancho de remolque detrás de la rueda de cola). Además de las nuevas insignias italianas, no llevaba otras marcas que las pequeñas iniciales NVST y el número de avión "1" en color blanco sobre el timón, así como el número militar de serie MM100410 aún más pequeño, en la parte inferior del fuselaje.



1

Oblt Hartmut Schairer, StaKa del 7./StG 1, Comiso (Sicilia), febrero de 1941.

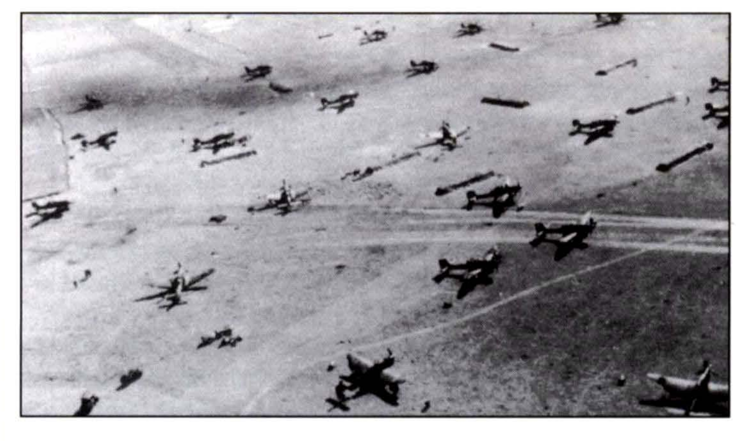
Recién llegado al teatro de operaciones del Mediterráneo desde el norte de Francia, Schairer viste el mono de vuelo estándar de la Luftwaffe de principios de la guerra, con múltiples cremalleras, así como la gorra de faena de oficial (oficialmente denominada *Fliegermütze*, aunque familiarmente se conocía como *"Schiffchen"* – *"Barquito"*). Obsérvese también el parche de tela, que se llevaba en ambas mangas, indicando la graduación. Schairer se anotó el hundimiento de un destructor y cuatro barcos mercantes, además de dañar a otros seis, durante su corto periodo de servicio en el Mediterráneo. Murió el 19 de julio de 1942 tras ser transferido al Frente Oriental.



2

Maggiore Giuseppe Donadio, Comandante del 101° Gruppo B.aT., Tirana (Albania), abril de 1941.

Aquí aparece con la vestimenta de vuelo típica italiana de aquel periodo, combinando una cazadora de vuelo con cremallera de color pardo (con cuello de piel, elásticos en los puños y en la cintura) con pantalones anchos de vuelo en el color azul de la *Regia Aeronautica*. Destacan los bolsillos exteriores de los muslos, más rectangulares y menos profundos que en el diseño de la Luftwaffe. Destacan también la gorra de visera de oficial italiano y las insignias de graduación en los puños.



... pero pronto están de vuelta al trabajo habitual, con los Stukas muy dispersados como precaución ante ataques aéreos por sorpresa del enemigo



Unos Ju 87B del I./StG 3 en Belica-Norte, en Bulgaria, aguardando el comienzo de la Operación *Marita*



No todas las bajas se producían por acciones del enemigo. El Oblt Uhlitz, *Geschwader-Adjutant* del Maj Oskar Dinort, murió en una colisión en el aire con su compañero de ala cerca de Krainici

mos, la Luftwaffe comenzó a destruir Belgrado. La primera oleada consistió en más de 300 aviones, y casi una cuarta parte de los mismos eran Stukas del StG 77. Dada su habilidad para atacar blancos puntuales, parece que, al menos, a los bombarderos en picado se les asignaron objetivos específicos, como este anónimo piloto de un Ju 87 relató posteriormente:

"Tras los verdes pastizales de la campiña de Normandía, los colores ocres y grises del paisaje local nos resultaban poco familiares. El sol de la mañana brillaba desde los picos de los Alpes de Transilvania a nuestras espaldas, mientras nos acercábamos a la inconfundible cinta plateada del Danubio, la frontera entre Rumania y Yugoslavia. La silueta difusa de una gran ciudad apareció en el horizonte: ¡Belgrado!

Bajo nosotros aparecen las primeras y escasas ráfagas de fuego antiaéreo del enemigo. Pero no era algo de lo que debiéramos preocuparnos. Aquellos de nosotros que habíamos estado en Polonia y Francia habíamos pasado por situaciones mucho peores. Ya podíamos ver la ciudad mucho mejor. Las torres de apartamentos de color blanco brillaban con el sol de la mañana. La *Staffel* abrió la formación mientras los pilotos se preparaban para hacer los picados. Nuestro objetivo era la fortaleza que daba nombre a la ciudad. Resultaba inconfundible, en lo alto del promontorio donde el Sava se unía al Danubio.

Sentí la sacudida cuando soltamos nuestra bomba. Nos nivelamos y viramos hacia la base a gran velocidad, listos para prepararnos para nuestra siguiente misión. Mientras nos retirábamos, pude ver la fortaleza rodeada de humo y llamas. También se habían incendiado el palacio real y la cercana estación central del ferrocarril. Rápidamente, toda la ciudad estaba cubierta de humo, como si se tratase de un sudario gris."

Los ataques continuaron durante varios días. Pero mientras que los bombarderos de gran altura de la *Luftflotte* 4 continuaron infligiendo a Belgrado

el "castigo" de Hitler, los Stukas del StG 77 fueron pronto desviados contra las bases de la Fuerza Aérea Yugoslava y otros objetivos militares situados fuera de la ciudad y más allá de la misma.

Posteriormente, aquella misma tarde, un observador neutral presenció el ataque del StG 77 contra el aeródromo civil y militar de Zemun, a orillas del río Sava, a unos cinco kilómetros al oeste de la capital:

"Se acercaron en fila india, distanciados aproximadamente kilómetro y medio entre sí. El avión que iba en cabeza trazó un círculo sobre el aeropuerto y luego hizo un picado. Parecía ir directo contra el suelo, a quinientos o setecientos kilómetros por hora, hasta que su morro estaba a unos pocos centímetros del suelo. Entonces se recuperó y se alejó en vuelo nivelado. Lo mismo hicieron los otros aviones, uno detrás de otro. Era todo tan mecánicamente perfecto, tan sistemático, y tan bien sincronizado que parecían robots.

Cada aparato tenía su propio objetivo. Principalmente, lanzaron las bombas sobre numerosos cazas yugoslavos y algunos bombarderos aparcados en el aeródromo. Pero algunos lanzaron bombas incendiarias sobre los hangares y otras edificaciones del aeropuerto. Tras esto, una vez lanzadas todas las bombas, volvieron volando a ras de suelo y ametrallaron a los hombres que intentaban apagar los incendios o hacer despegar a los aviones.

Cuando finalmente se fueron, todo el aeródromo estaba repleto de incendios en los que ardían los aparatos yugoslavos. Desde las ruinas de los edificios ascendía un humo espeso y negro."

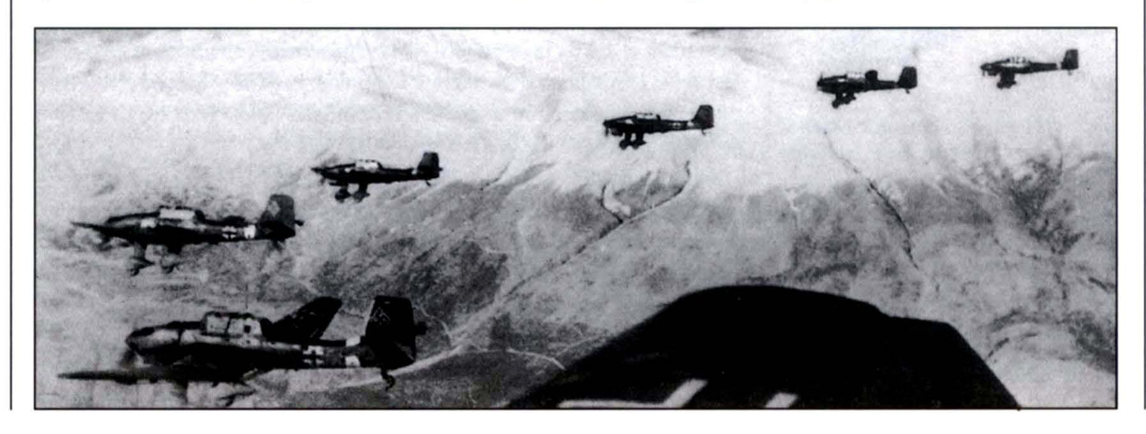
Aunque el bombardeo de Belgrado acaparó los titulares de la prensa mundial (lo que no resulta sorprendente, dado el elevado número de corresponsales extranjeros que se encontraban allí para cubrir los recientes acontecimientos y que se vieron sorprendidos por los ataques), fueron los combates en el sur del país los que decidieron el destino de Yugoslavia. Rodeados de potencias enemigas por tres lados, el anterior gobierno yugoslavo había dispersado a sus siete ejércitos, que se encontraban bajo intensa presión, a todo lo largo de sus fronteras. Tal vez era lo necesario para detener posibles incursiones locales, pero era toda una receta para el desastre al enfrentarse a una *Blitzkrieg* alemana en toda su magnitud. Una vez rota esta débil línea externa de defensa, las regiones del interior estaban prácticamente a merced de los invasores.

Si en algún punto las defensas yugoslavas eran ligeramente más sólidas, era en el norte, dado que era allí, junto a las fronteras alemana (austríaca) y húngara y ante la planicie de Croacia –un terreno ideal para los carros de combate– donde parecía más probable que se produjese el ataque. Pero la Wehrmacht empleó de nuevo las mismas tácticas de sorpresa



Las ruinas de uno de los modernos edificios de apartamentos de Belgrado, tras la Operación *Castigo*

El I./StG 3 sobrevuela terreno montañoso, junto a la frontera yugoslava



que habían conducido el año anterior a la caída de Francia; esta vez, en lugar de aparecer por sorpresa desde los "impenetrables" valles boscosos de las Ardenas por la retaguardia del enemigo, la vanguardia armada del 12.*Armee* surgió de entre los barrancos y desfiladeros de las montañas que "protegían" la frontera de Yugoslavia con Bulgaria en el sudeste.

El VIII.*Fliegerkorps* de von Richthofen tuvo la misión de cubrir su avance a través de la región baja de Yugoslavia hasta enlazar con los italianos en Albania. Manteniendo el paralelismo con la campaña desarrollada en el oeste 11 meses antes (durante la cual el empuje de los Panzers hacia el Canal separó a los británicos de los franceses, para derrotar luego a ambos ejércitos por separado), este movimiento suponía meter una cuña entre los yugoslavos en el norte y los griegos en el sur. Pero primero era necesario que los Stukas del StG 2 del Maj Dinort destruyeran las fortificaciones que protegían todos los pasos importantes a través de las montañas. Mientras esperaba la orden para avanzar, el artillero de un carro de combate vio cómo lo hacían:

"Una fina capa de rocío cubría los vehículos. Sólo una delgada línea de cielo que se iluminaba lentamente anunciaba el comienzo de un nuevo día. Eran las 05.00 horas del 6 de abril. Consultamos nuestros relojes. Faltaban quince minutos. Mientras ajustábamos nuestros prismáticos, la pálida luz del amanecer comenzó a barrer la ladera de la colina situada frente a nosotros. Las montañas de atrás se elevaban sobre una neblina lechosa. Faltaba un minuto. ¡Ahora! Oímos brevemente hacia el oeste el tableteo de una ametralladora. Luego una explosión amortiguada. Algunos segundos de silencio absoluto y de repente todo el frente se convirtió en un estruendo. Nuestras propias unidades de fuego antiaéreo se unieron al fragor de la artillería.

A pesar del estrépito, mis oídos captaron el zumbido de los motores de aviación, que poco a poco iba haciéndose más intenso. Sabía lo que era por experiencia, y dirigí mis prismáticos hacia arriba. En efecto, pude ver las oscuras siluetas de Stukas acercándose. Ahora estaban haciendo círculos sobre nosotros, y el destello de color rojo oscuro de sus luces de posición era visible bajo las sombras de sus alas.

Comenzaron a ascender lentamente, entrando en la zona iluminada por el sol. Fueron uniéndose más y más aviones mientras se dirigían hacia la cordillera de montañas situada delante de nosotros. Describieron un último círculo, como si estuvieran asegurándose del objetivo situado bajo ellos, y la primera *Kette* efectuó sus picados. Incluso desde nuestra posición podíamos oír el aullido tan familiar y desquiciante de sus sirenas. Y cayeron las primeras bombas. Eran pequeñas motas negras que llovían sobre las posiciones del enemigo. El ruido de las explosiones rebotaba en las grietas de las montañas, fuera de nuestra vista, ante los ataques de una *Staffel* tras otra. Al poco tiempo, las columnas de humo ocre manchaban la inmaculada blancura de las altas laderas nevadas."

Mientras esta primera oleada de Stukas regresaba a sus bases alrededor de Sofía, la capital búlgara, otros estaban despegando ya para atacar blancos situados incluso 100 kilómetros dentro del territorio yugoslavo. A pesar de estar en el aire casi constantemente, las pérdidas del StG 2 al final de este primer día de combates fueron especialmente bajas: dos aviones perdidos y dos dañados. Pero habían llevado a cabo la tarea que se les había encomendado. Los elementos más avanzados del 12.*Armee* pudieron romper rápidamente la delgada barrera del 5º Ejército yugoslavo. A media mañana, la vanguardia alemana estaba ya a más de 40 kilómetros por detrás de la cadena montañosa. Prácticamente sin oposición, los Panzers avanzaban a gran velocidad.



El StG 77 se desplazó a Yugoslavia siguiendo a las fuerzas invasoras terrestres. Parece que este muchacho del pueblo, con su burro, está perplejo ante toda la actividad que les rodea

Skoplje, a mitad de camino hacia la frontera albanesa, cayó en manos de las divisiones de Panzers 2. y 9. a las 24 horas. El *Panzergruppe* 1 giró hacia el norte; avanzando por las vías del Orient Express, capturaron Nis el 9 de abril y prosiguieron hacia Belgrado.

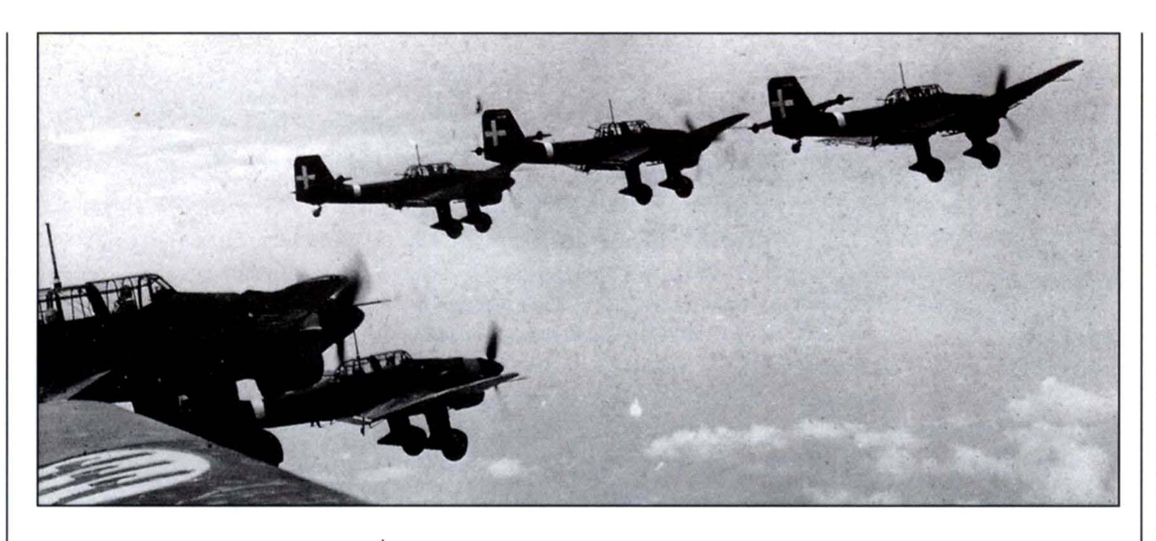
Yugoslavia estaba en las últimas. Como una presa herida de muerte y rodeada por una manada de perros de caza, sufría ataques por todos lados. En el sudoeste, las fuerzas italianas en Albania ya no estaban a la defensiva. Los Ju 87 del 101° *Gruppo* con base en Tirana comenzaron a atacar objetivos yugoslavos. Lo mismo hizo el 97° *Gruppo* desde Lecce. Nueve Picchiatelli de la 239ª *Squadriglia* cruzaron el mar Adriático en el primer día de hostilidades para atacar el puerto de Kotor, donde perdieron una de sus unidades por el fuego antiaéreo yugoslavo. El 10 de abril, los Ju 87R de largo alcance de la *squadriglia* se desplazaron más al norte, hasta Iesi en el Adriático italiano. Desde aquí efectuaron diversas misiones sobre la costa Dalmática en Yugoslavia, atacando a lanchas torpederas del enemigo cerca de Sibenik, dañando el buque de avituallamiento de hidroaviones *Zmaj*, de 1.870 toneladas, y perdiendo más tripulaciones a causa del fuego antiaéreo enemigo en el curso de estas operaciones.

Mientras tanto, el 101° *Gruppo* se concentró en objetivos situados hacia el interior, donde también sufrieron pérdidas por el fuego enemigo. Durante un ataque sobre las bases aéreas de Mostar el día 13 de abril, el Ju 87 del jefe del *gruppo*, Maggiore Giuseppe Donadio, fue alcanzado y obligado a aterrizar en territorio enemigo. Tanto él como su artillero pasaron algunos días bastante incómodos en cautividad hasta ser liberados. A lo largo de la frontera albanesa, el fuego antiaéreo yugoslavo derribó al menos otro Picchiatello del 101° y dañó a otros cuatro.

Un Picchiatello del 97° *Gruppo* totalmente cargado de bombas, fotografiado sobre Scutari en la frontera albano-yugoslava. Obsérvese el emblema del pato en el carenado de la rueda, la banda de color amarillo en el morro, indicativa del teatro de operaciones, y la adición de un número de serie italiano debajo del original alemán en la parte superior del timón

En el extremo noroeste, el 2° Ejército italiano avanzaba sobre Liubliana. Al norte, su equivalente alemán había cruzado la frontera austríaca y se dirigía hacia Zagreb, donde las tropas fueron recibidas no como invasores sino como libertadores. Tanto Eslovenia como Croacia declararon inmediatamente su independencia del gobierno central serbio, que hacía ya tiempo que abandonó Belgrado para asentarse en Sarajevo. Al nordeste, el 3er. Ejército Húngaro reclamaba terreno fronterizo en disputa, mientras que al este un cuerpo de ejército alemán avanzaba desde Rumania hacia Belgrado. Entraron en la capital yugoslava el 12 de abril, justo antes que los primeros elementos del *Panzergruppe* 1 que venía desde Bulgaria. Sometida a ataques por todos lados, Yugoslavia se rindió el 17 de abril. Los Stukas de la Luftwaffe desempeñaron un papel menor en la fase final de la campaña contra los yugoslavos, porque a las 16.00 horas del 15 de abril, el Comandante en Jefe de la *Luftflotte* 4, Generaloberst Alexander Löhr, había recibido nuevas instrucciones del Reichsmarschall Gö-





Una *squadriglia* de Ju 87 italianos cruza majestuosamente a gran altitud sobre el terreno inhóspito del centro de Yugoslavia

ring: tenía que dirigir sus tropas hacia el sur contra tropas británicas que ya habían iniciado su larga retirada a través de Grecia. Las órdenes de Göring consistían en destruirlos antes de que pudiesen llegar a los puertos del sur y ser evacuados por mar. ¡No iba a darse un segundo Dunkerke!

GRECIA

Al contrario que los yugoslavos, al menos los griegos habían recibido la cortesía militar de una declaración formal de guerra, si bien ocurrió 30 minutos antes de que las fuerzas de la Wehrmacht iniciaran su ofensiva, a las 06.00 horas del 6 de abril de 1941. Al igual que en Yugoslavia, sin embargo, el primer ataque hubo de superar primero una importante cadena montañosa. De hecho, la frontera griega con Bulgaria estaba protegida en parte por la misma cordillera que separaba a Bulgaria de Yugoslavia. En las cumbres de dichas montañas, los griegos habían construido la Línea Metaxas, una cadena de fortificaciones fronterizas de 200 kilómetros. La mayor de estas fortificaciones era el Fuerte Istibei, que protegía la principal ruta a través de las montañas, el Paso Rupel en el valle del río Struma.

Los alemanes bautizaron la posición del Fuerte Istibei "Monte Fortaleza". Y en una repetición del ataque inicial sobre las defensas de montaña en Yugoslavia, ejecutado 45 minutos antes, de nuevo fueron las *Stukastaffeln* del StG 2 del Maj Dinort los encargados de neutralizar los fuertes enemigos situados en la línea de avance de los Panzers. Un corresponsal de guerra voló en el primer avión de la segunda oleada:

"Había llegado nuestro turno de despegue. Mientras ascendíamos pude distinguir a los que nos seguían: pequeños puntos que creaban largos penachos de polvo tras ellos al acelerar por la pista de despegue. A medida que ganaban altura para formar junto a nosotros, parecían peces oscuros nadando entre la neblina de la mañana. Nos acercábamos en formación de *Ketten*, y seguíamos ascendiendo. Ante nosotros estaban las montañas de Macedonia. Pusimos rumbo hacia el Monte Fortaleza. Desde este monte se elevaba una larga columna de humo gris azulado, que se estaba extendiendo hacia el norte. Había grandes incendios en las posiciones del enemigo, y todo un muro de brillantes llamas rojas estaba devastando la maleza por la ladera griega de la montaña.

No tuve tiempo de ver mucho más. El piloto gritó *'¡En picado!'*. Me agarré rápidamente a los montantes cruzados de la cabina con ambas ma-

Una de las cúpulas del Fuerte Istibel, el emplazamiento mejor protegido de toda la Línea Metaxas, construida para defender la frontera greco-yugoslava. Estos pequeños emplazamientos blindados eran un blanco que cualquier piloto competente de un Ju 87 podía alcanzar con bastante precisión



nos y me sujeté los pies. El aparato tenía ya su morro sobre la vertical, con la cola apuntando hacia arriba, hacia el cielo azul. Durante un segundo pareció que estábamos colgados allí en el espacio. Entonces, la fuerza del picado me hundió en el asiento. Frente a nosotros, enmarcado en el parabrisas y creciendo a cada segundo, ¡Monte Fortaleza!

Nos precipitamos hacia abajo, en dirección a unos pequeños cuadrados de color gris. Debía tratarse de los búnkers. Todo mi cuerpo temblaba, las alas del avión vibraban con un ruido de fantasmales tambores metálicos, y mis oídos estaban saturados con aquellos agudos silbidos y aullidos. De repente, una tremenda sacudida y me sentí muy mareado, el piloto estaba saliendo del picado. Lentamente, la presión en mi cabeza y en mis oídos fue disminuyendo. Nuevamente podía respirar con normalidad. Debajo de nosotros, las bombas se dirigían rápidamente hacia su objetivo. Ya estábamos a varios cientos de metros de distancia cuando explosionaron entre los bunkers, lanzando al aire gran cantidad de tierra y cascotes."

A pesar de este ataque, y de otros muchos más, los griegos resistieron de manera obstinada. Durante 48 horas, prácticamente toda la línea se mantuvo firme. Algunas posiciones inferiores, abajo en el valle, fueron superadas, pero los dos fuertes principales que dominaban el Paso Rupel –Istibei y Ussita– repelieron los persistentes ataques de tropas terrestres y bombarderos en picado. Otros dos fuertes capturados el 8 de abril fueron casi inmediatamente recuperados en sendos contraataques de los griegos.

Pero al igual que la Línea Maginot en Francia, la Línea Metaxas tenía un punto débil: podía superarse por el flanco. Aquel mismo 8 de abril, mientras los defensores de la Metaxas se aferraban firmemente a sus posiciones en las montañas, las tropas alemanas barrieron Yugoslavia y entraron en Grecia por detrás de ellos. Los carros de combate de la 2. *Panzerdivision* entraron en Salónica, en la costa del Egeo, a la caída de la tarde. Al quedar totalmente aisladas del resto del país, las fuerzas griegas de las provincias del nordeste recibieron instrucciones para rendirse al día siguiente. En su discurso de la victoria, Adolf Hitler tuvo algunas palabras de admiración para los griegos que defendieron la Línea Metaxas y quienes, durante tres largos días, desafiaron todos los intentos de desalojarles: "Sois las únicas tropas que han logrado soportar de tal modo el ataque de los Stukas".

Mientras tanto, se había establecido una segunda línea de defensa. Ocupada por dos divisiones griegas y por las recién llegadas "Fuerzas del Imperio", dicha línea se apoyaba firmemente en el Golfo de Salónica en el este y discurría durante unos 100 kilómetros a través de Veria y Edessa hasta la frontera yugoslava... donde, de nuevo, ¡finalizaba en precario! Porque entre ésta y el grueso del Ejército griego situado al noroeste (con dos tercios del mismo aún ocupados en el combate en Albania) se encontraba la denominada Brecha de Monastir. Confiaban por adelantado en que el Ejército yugoslavo fuese capaz de mantener sus posiciones en las montañas del Sur de Serbia. Pero ocurrió lo inevitable. Los alemanes aprovecharon la brecha, y para el 11 de abril las fuerzas imperiales y griegas se retiraban de nuevo hasta otra línea al sur del Monte Olimpo. Y aquí volvió a ocurrir lo mismo. Las tropas griegas en el flanco izquierdo, tras luchar hasta el límite, tuvieron que retroceder. Se ordenó una tercera retirada, esta vez hasta la línea de las Termópilas.

Para entonces, los griegos estaban al borde del colapso. El 22 de abril capituló su Ejército del Norte ante el 12.*Armee* del Generalfeldmarschall List. Y en el Epirus, al noroeste, las tropas griegas que habían penetrado



Los efectivos del StG 77 situados al norte avanzaron por toda Yugoslavia y dentro de Grecia, haciendo escalas en su ruta en aeródromos enemigos repletos de ruinas

en Albania el invierno pasado se rindieron finalmente a los italianos. Para los Picchiatelli del 97º *Gruppo* en Lecce, la campaña contra los griegos en Albania finalizaba tal y como comenzó, con misiones al otro lado de los Estrechos de Otranto. El 20 y el 21 de abril organizaron diversos ataques contra columnas de tropas del enemigo en la carretera de la costa y sobre barcos mercantes en la Bahía de Corfu; durante estos ataques, Giuseppe Cenni volvió a demostrar su maestría con la técnica de la "bomba botadora", al hundir otro vapor griego, el *Ioanna* de 1.102 toneladas.

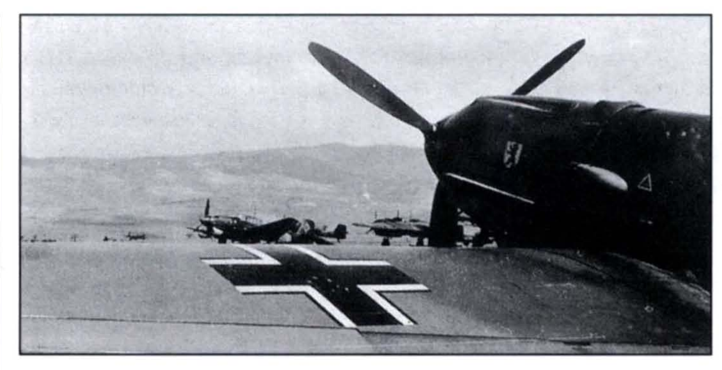
Pero esto no eran más que escaramuzas en comparación con los sucesos que se estaban desarrollando en aquel momento en la mitad oriental de Grecia. Allí las tropas británicas y las "Fuerzas del Imperio" –estas últimas recuperaron el 12 de abril sus anteriores siglas, más conocidas y ya empleadas en la I Guerra Mundial: ANZAC (Cuerpos de Ejército de Australia y Nueva Zelanda)– estaban soportando ataques de Stuka incesantes y concentrados. Porque esta vez, las órdenes de Göring de destruir a las fuerzas aliadas en Grecia antes de que pudiesen escapar se estaban obedeciendo al pie de la letra.

A veces se producían más bajas por los accidentes que por la acción del enemigo. Aquí, un Stuka ha capotado tras caer en una zanja erosionada por el agua en una pista de aterrizaje improvisada

Durante la primera semana de la campaña en Grecia, las pérdidas de los Stukas fueron relativamente bajas. Una de las primeras bajas del StG 2 fue el Oblt Bruno Dilley, del I./StG 1, unidad agregada a la anterior; fue abatido sobre Macedonia el 7 de abril. Dilley, cuyo ataque sobre el puente de Dirschau en Polonia dio comienzo a la II Guerra Mundial, sobrevivió junto con su artillero y lograron regresar a su unidad varios días después. En realidad, y durante esta primera fase, parece que el Maj Dinort sufrió más pérdidas entre los aparatos de reconocimiento Do 17 de su *Stabsstaffel* que entre sus bombarderos en picado.



Pero tras la caída de Yugoslavia y el desplazamiento del grueso del StG 77 al frente griego para unirse al StG 2, los Stukas empezaron a pagar un precio constante, si bien no desorbitado, en forma de aviones de-



Puede verse detrás de este Bf 109 del II./StG 27 un grupo de Stukas del StG 2 y –medio oculto por la pala inferior de la hélice del caza– uno de los Do 17 del *Geschwaderstab* del Maj Dinort. Muchos de estos Dorniers se perdieron en misiones de reconocimiento durante los primeros días de la Operación *Marita*

rribados o dañados por los cazas enemigos y el fuego antiaéreo.

A pesar de los permanentes y salvajes ataques de una fuerza de Stukas que aún contaba con más de 150 aparatos, las tropas británicas y del ANZAC siguieron retirándose tenazmente hacia el sur atravesando las montañas y las llanuras del este de Grecia. Los ANZAC, en concreto, llevaron a cabo una serie de acciones impecables en la retaguardia, como atestigua este comunicado oficial emitido desde el CG en El Cairo (si bien resulta bastante comedido):

"Las tropas de Australia y Nueva Zelanda han cubierto la retirada, llevando a cabo brillantes acciones de demora y causando fuertes pérdidas al enemigo."

Alguien que estaba allí presente lo describió de forma mucho más colorista:

"Aquella tarde los alemanes enviaron a cerca de 90 bombarderos en picado. Tras ellos avanzarían los carros alemanes y la infantería. Los Stukas llegaban en escuadrones, oleada tras oleada, haciendo picados extremadamente bajos. Sus explosiones catapultaban columnas de tierra. Las inmensas formaciones rocosas temblaban con sus acciones. La reverberación se propagaba por las montañas.

Bajo los morros pintados de amarillo de los Junkers nazis, y bajo las rodaduras de los Panzers, los ANZAC se ajustaron los cascos sobre los ojos, excavaron en la tierra, esperaron, sobrevivieron, para a continuación infligir grandes pérdidas a la infantería alemana que avanzaba apresuradamente, con la intención de barrer tras el golpe asestado por los bombarderos."

El 24 de abril, miles de soldados aliados empezaban a reunirse en los seis puntos de evacuación designados en las costas del sur de Grecia. La Operación *Demon* –la evacuación oficial– iba a comenzar aquella noche. Pero la Luftwaffe hacía todo lo posible para evitarlo; 72 horas antes, la *Luftflotte* 4 había patrullado estas mismas aguas, atacando a cualquier cosa que flotase. El 22 de abril, los Stukas hundieron dos destructores griegos de 1.389 toneladas: el *Ydra*, mientras salía del puerto del Pireo (la principal base naval griega, donde en sólo dos días de ataques aéreos se irían a pique ¡23 barcos!), y el *Psara*, anclado cerca de Megara (una de las playas de evacuación). Otros Ju 87 del I./StG 2 hundieron diversos buques mercantes griegos en el Golfo de Corinto. Al día siguiente, los Stukas golpearon más lejos, atacando la Bahía de Suda en Creta, mientras que un hidroavión Sunderland que trataba de evacuar a personal clave de Grecia fue ametrallado y hundido por siete Ju 87 en su punto de amarre en la Bahía de Scaramanga.

Una foto de reconocimiento del I./StG 3 con los buques situados cerca de la playa de evacuación de Megara, incluyendo uno anotado como petrolero de 4.000 toneladas en llamas

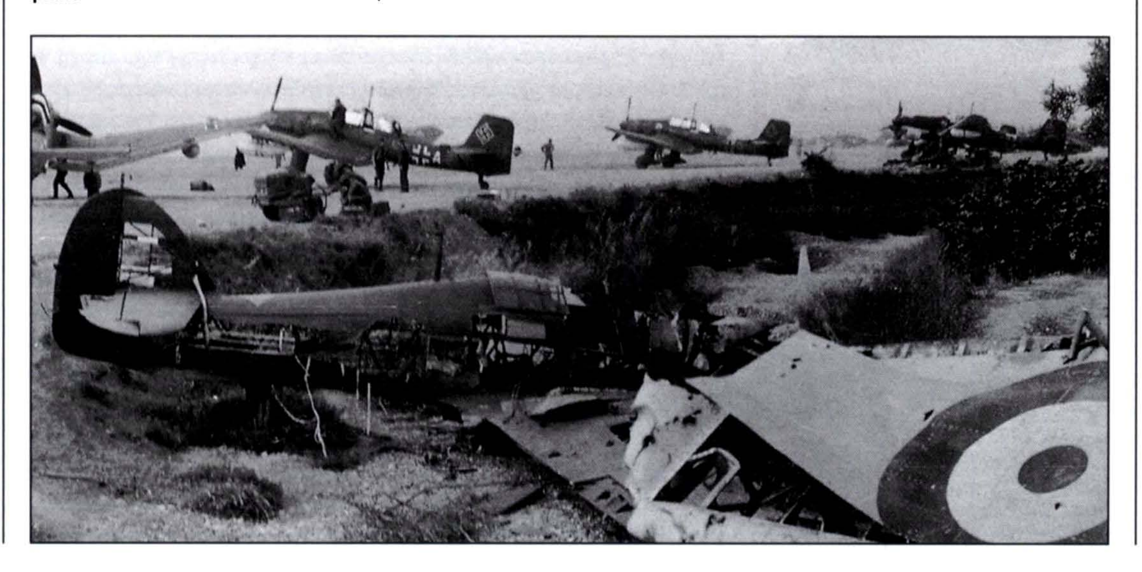


El 24 de abril, las tropas que ya habían llegado a Nauplia –otro de los puntos de evacuación– fueron testigos del hundimiento de tres grandes cargueros por aún más Stukas. Dos días después, en la fase culminante de *Demon*, los Ju 87 atacaron un convoy de tres barcos proveniente de Egipto cuando entraba en el Golfo de Nauplia. Dos de los cargueros quedaron dañados, uno de ellos tan gravemente que fue inmediatamente remolcado de vuelta a Creta por un destructor de escolta. Una vez que había recogido tropas durante la noche, el otro cayó en manos de los Stukas a la mañana siguiente; el buque holandés *Slamat* de 11.636 toneladas fue uno de los mayores barcos que se perdieron durante la evacuación.

La Luftwaffe hizo un último intento para desbaratar los planes británicos de evacuación, efectuando un ataque combinado con planeadores y paracaidistas sobre el importante puente que cruzaba el canal de Corinto. Se trataba del único punto de enlace entre el resto de Grecia y la península del Peloponeso, donde se encontraban las tres playas de evacuación situadas más al oeste. Por este motivo, estaba rodeado de defensas antiaéreas, y toda la zona estaba repleta de columnas de tropas aliadas que se dirigían en procesión ininterrumpida a cruzar esta única arteria hacia la salvación. Al amanecer del 26 de abril, antes de enviar a los seis planeadores que transportaban a 54 zapadores para hacerse con el control de ambos extremos del puente, un grupo de entre 20 y 30 Stukas atacó las posiciones de artillería. Silenciaron todas y cada una de ellas, mientras que sus Bf 110 de escolta barrieron toda la zona circundante y la dejaron lista para los planeadores y para el posterior lanzamiento de paracaidistas.

A pesar del éxito de esta osada operación, una gran explosión, cuyas causas exactas nunca se aclararon, destruyó el puente unos diez minutos después del aterrizaje de los zapadores, evitando así no sólo la continuación de la retirada aliada, sino también cualquier posibilidad de persecución rápida por parte de los alemanes. La evacuación prosiguió a buen ritmo. Finalizó justo antes de la medianoche del 30 de abril, con la salida en total de unos tres cuartos de los 60.000 hombres que habían llegado a Grecia. Después de todo, *sí* se había producido un segundo Dunkerke… ¡equivalente incluso en las masas de vehículos y equipos abandonados tras ellos!

Los Ju 87R del II./StG 1 se alinean por el perímetro del aeródromo de Argos mientras se preparan para la invasión de Creta. Adviértanse los restos de un Hurricane de la RAF en el lecho seco de un río, en primer plano



CRETA

La isla de Creta, situada a aproximadamente 100 kilómetros del extremo sur de la tierra firme de Grecia, había sufrido ya bombardeos aéreos. Su principal punto de amarre, la Bahía de Suda en la costa norte, fue empleada como escala por muchos de los buques implicados en la reciente evacuación. Creta había sido el primer territorio griego donde llegaron las tropas británicas en respuesta a la solicitud de ayuda de esta nación tras la primera invasión italiana, y ahora representaba el último reducto de territorio griego sin conquistar.

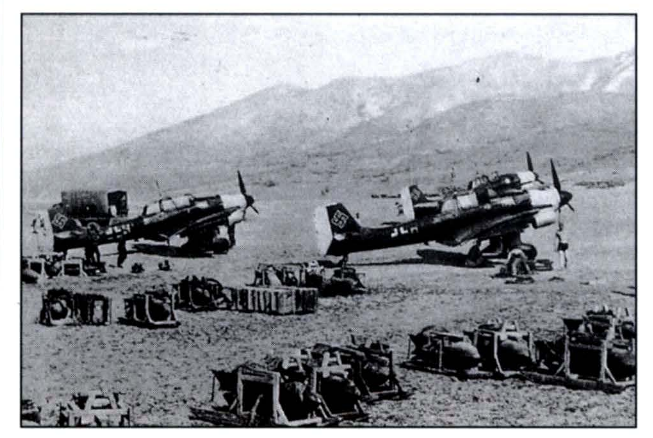
Aunque desde el 1 de mayo se había instalado en Atenas un gobierno favorable al Eje, la campaña de los Balcanes no "concluyó" oficialmente hasta nueve días después, cuando se ocuparon todas las pequeñas islas griegas cercanas a la costa; los italianos capturaron las islas del mar Jónico y los alemanes ocuparon las del Mar Egeo.

La propuesta de capturar también Creta –mediante una invasión aerotransportada– provino del Generalleutnant Kurt Student, Comandante en Jefe del XI.*Fliegerkorps*, que tenía bajo su mando a todas las fuerzas de paracaidistas y planeadores de la Luftwaffe. La idea se propagó rápidamente por la cadena de mando, a través de la *Luftflotte* 4 y Göring, hasta el propio Führer. Consciente de la amenaza, tal y como él lo veía, que suponía Creta como posible base para misiones aliadas de bombardeo de largo alcance contra los campos petrolíferos en Rumania, e intrigado por la idea de añadir una nueva dimensión al concepto de *Blitzkrieg* mediante la toma de una isla desde el aire –sería la primera vez que se intentaba algo así– Hitler dio el visto bueno a la operación, pero sólo si Student era capaz de planificarla en un tiempo muy corto, dado que estaban a poco más de un mes del comienzo de la invasión de la Unión Soviética.

En justicia, la historia de la invasión es patrimonio de las tropas de planeadores y paracaidistas de Student, y de las tripulaciones de los Ju 52 de transporte que les condujeron a la batalla. Fueron ellos quienes pagaron el precio. Pero los *Stukagruppen* también jugaron un papel importante en la Operación *Merkur*, sobre la isla y, lo que fue más importante, sobre los mares circundantes.

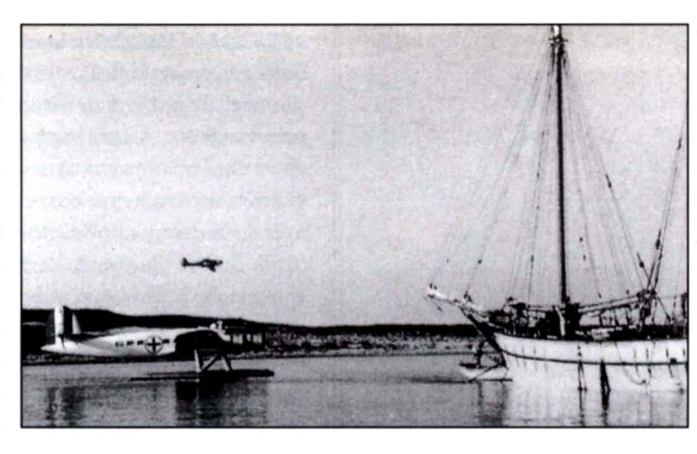
Mientras se aplanaba el terreno para los nuevos aeródromos situados en Attica al norte y al oeste de Atenas, capaces de albergar los más de 500 Ju 52 y los 72 planeadores DFS 230 que iban reuniéndose para la fuerza de asalto, los siete *Stukagruppen* del reciente conflicto de los Balcanes se asentaron más al sur, en el Peloponeso. La mayor parte de ellos –los tres *Gruppen* del StG 77, junto con el I./StG 1 y el I./StG 3– se concentraron en Argos. Al principio, la mayoría del I. y del III./StG 2 se dispersaron por Molaoi, pero el 14 de mayo el Hptm Heinrich Brücker desplazó a diez tripulaciones escogidas de entre su III. *Gruppe* hasta la isla de Scarpanto (Karpathos), a unos 80 kilómetros al este de Creta. Allí estarían en una posición ideal para atacar a los buques que navegasen por las rutas que unían Creta y las bases británicas de suministros en Egipto.

También en Argos, los Ju 87B del I./StG 3 (obsérvese el situado a la izquierda, con el timón gravemente agujereado) esperan la recarga de bombas de los suministros que acaban de recibir



En los días anteriores a la invasión, los *Stukagruppen* incrementaron sus ataques sobre la

costa norte de Creta; dedicaron especial atención a los tres aeródromos de la isla y a la Bahía de Suda. El 18 de mayo, por ejemplo, fue en Suda donde los Ju 87 del I./StG 2 del Hptm Hitschhold causaron tales daños al petrolero *Olna* de la Royal Fleet Auxiliary, de 15.220 toneladas, que su tripulación tuvo que embarrancarlo en la playa para evitar que se hundiese.



Argos estaba justamente en la costa del Peloponeso. El Stuka que aterriza en segundo plano parece estar fuera de lugar en esta vista casi de postal, con un caique griego (un tipo de velero) y un hidroavión CANT italiano de rescate marítimo reposando en la bahía

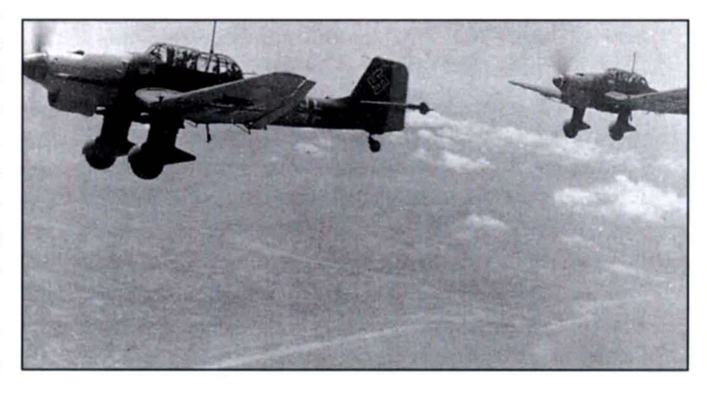
En Molaoi, mientras tanto, Oskar Dinort estaba intentando improvisar una nueva arma contra las tropas de tierra, con la ayuda del oficial técnico del I. *Gruppe.* El *GesK* del StG 2 pensaba que gran parte del buen trabajo realizado por sus pilotos en Grecia no había dado todos sus frutos porque las bombas se enterraban a demasiada profundidad antes de hacer explosión (¡que se lo digan a los ANZAC!). Si pudiera contar con algún dispositivo que hiciese detonar las bombas *sobre* el pedregoso terreno de Creta, el efecto de la onda expansiva aumentaría enormemente.

La solución más evidente era algún tipo de prolongación instalada en la punta de la bomba, que provocase su explosión antes de que llegara a enterrarse. Empleando una sábana blanca extendida en un campo de cultivo, ensayaron primero con varillas de madera de sauce de 60 cm de largo atornilladas a la punta de las bombas de 50 kg transportadas bajo las alas. Resultó inútil, pues las varillas se partían y no lograban detonar las bombas antes del impacto. Entonces sustituyeron las varillas de sauce por varillas metálicas, pero éstas se enterraban con demasiada facilidad en el suelo y las bombas seguían explosionando demasiado tarde.

La tercera versión tuvo más éxito. Al soldar un disco metálico de 8 cm de diámetro a la punta de las varillas, la bomba detonaba a unos 30 cm por encima del suelo. A juzgar por la superficialidad del cráter que dejaba en el terreno y por los daños a los cultivos en una amplia zona a su alrededor, el efecto sería devastador. Las primeras varillas se fabricaron en los propios talleres del *Geschwader*, y recibieron el mote de "espárragos de Dinort". Más tarde se fabricaron a escala industrial, y las "Dinorstäbe" (varillas de Dinort) se usarían ampliamente en toda la *Stukawaffe*.

La Operación *Merkur* se inició antes del alba del 20 de mayo, cuando las tropas aerotransportadas comenzaron a subir a sus aviones de transporte. Las dos semanas de ataques de preparación por parte de los Stukas a lo largo de la costa norte de la isla alcanzaron su punto álgido en una serie final de bombardeos contra los cuatro puntos designados para el aterrizaje y lanzamiento de tropas, poco después de las 07.00 horas de aquella mañana. Estos ataques, sincronizados al minuto, pretendían hacer que los defensores "agachasen la cabeza" y no interfiriesen con las oleadas de Ju 52 desarmados que venían inmediatamente detrás.

La costa de Creta ofrecía numerosas referencias visuales a las tripulaciones de los Ju 87 atacantes que buscaban objetivos aliados. En esta imagen, una *Kette* de aparatos del I./StG 77 patrullan la costa norte



Pero los planes de Student habían pasado por alto un hecho pequeño pero cru-

cial. Cuando los primeros aviones de transporte tomaron velocidad para despegar de las pistas recién construidas, dejaron tras de sí una enorme tormenta de polvo. Los pilotos de los siguientes aviones quedaban totalmente cegados. Así era imposible despegar. Por ello se perdieron unos minutos muy valiosos, mientras cada avión tenía que esperar a que se disipase el polvo levantado por el aparato anterior.

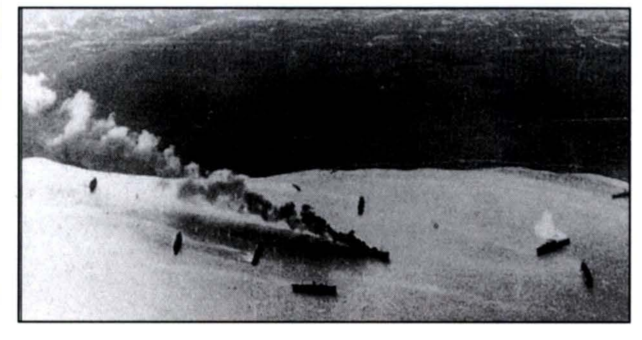
Se ha llegado a afirmar que esta demora involuntaria entre el bombardeo de los Stukas y la llegada de los aviones de transporte dio a los defensores el tiempo suficiente para recuperarse y, ya sobre alerta, para infligir fuertes pérdidas a los invasores aerotransportados. Pero en realidad, en muchos casos ocurrió lo contrario. Las tropas en Creta estaban acostumbradas al "odio" diario –como denominaban a los ataques matutinos– y pensaron que aquellos bombardeos del 20 de mayo, aunque algo más madrugadores, eran lo mismo de siempre. Tan pronto como los Stukas desaparecieron hacia el mar, se levantaron y se dirigieron a tomar el desayuno que habían estado cocinando antes del ataque; muchos de los soldados de Maleme (el objetivo clave de la invasión) ¡ni siquiera se preocuparon de llevar sus rifles! El "furioso rugido" de motores pesados, justo antes de las 08.00 horas, fue una desagradable sorpresa, pero se recuperaron rápidamente, e impondrían un terrible castigo a los "paracas" de elite que llegaban.

Durante la primera fase de los 12 días de conquista de Creta, los Ju 87 se usaron principalmente en su cometido clásico de "artillería volante", acudiendo para bombardear y someter cualquier foco de resistencia aliada especialmente tenaz. Pero también siguieron atacando objetivos más estratégicos. El 22 de mayo, por ejemplo, volvieron sobre la zona de la Bahía de Suda. Aunque sólo perdieron un aparato –del StG 77– en este ataque en concreto, el StG 3 había perdido ya tres aparatos en un desastroso accidente en el despegue, en el abarrotado aeródromo de Argos.

Cuarenta y ocho horas después, los Stukas atacaron a los defensores de la Bahía de Kastelli en el extremo occidental de la isla, donde una segunda fuerza de transporte marítimo de la 5.*Panzerdivision* intentaba desembarcar carros ligeros. Durante la tarde de ese mismo 24 de mayo, la capital cretense de Canea sufrió bombardeos en picado en una "incesante rotación", según uno de los testigos presenciales. Cuatro Ju 87 del StG 1 se dieron por perdidos al finalizar las misiones de aquel día.

A pesar de las pérdidas iniciales, los paracaidistas de Student fueron tomando gradualmente el control de la franja de llanuras costeras a lo largo del norte de la isla. Los defensores se vieron obligados a batirse en otra peligrosa retirada, esta vez cruzando la montañosa espina dorsal de Creta hasta las playas de evacuación en las costas del sur, menos pobladas. Al carecer de protección aérea (la base más cercana de la RAF estaba en Egipto), las columnas que serpenteaban por los pasos de montaña sufrieron graves pérdidas a manos de los cazas de la Luftwaffe y de los bombarderos en picado, equipados con el mortal "espárrago" de Dinort:

"Empezamos a tenerles pavor a los Stukas. Al menor movimiento, los feos Junkers de alas dobladas empezaban a dar vueltas sobre la zona, con sus barrigas manchadas de aceite vueltas hacia nosotros. Uno a uno, sin prisa, iban descolgándo-



Una bomba hace explosión entre los buques anclados en la Bahía de Suda. Un gran buque ya está ardiendo a causa de un impacto directo

se, aullando en un picado vertical, con los frenos aerodinámicos extendidos y las sirenas ululando, hasta soltar sus bombas con mortal precisión. A los pocos minutos, la zona estaba cubierta de explosivos de alta potencia."

Otro testigo atrapado entre las montañas –más estoico, o tal vez simplemente mejor agazapado entre las rocas– recordaba:

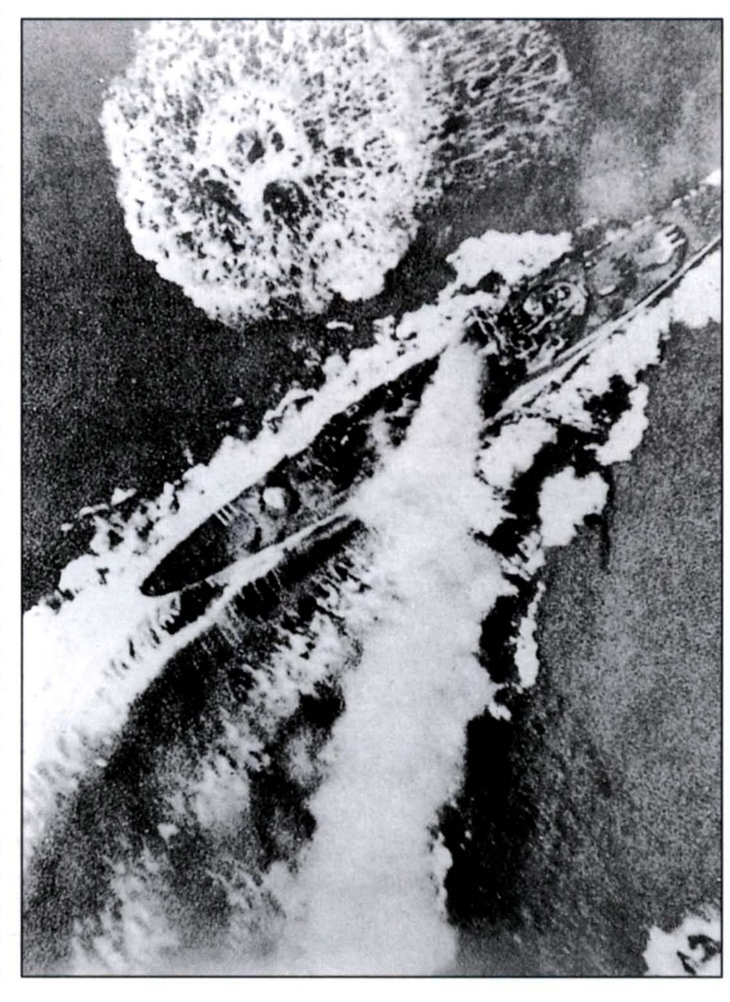
"... había un avión en concreto, que pude reconocer por una mancha cerca de la cruz en su ala derecha, que debió permanecer sobre nosotros más de una hora, zumbando hacia uno y otro lado, dando vueltas y más vueltas, hasta que acabé verdaderamente harto."

Si bien las misiones de bombardeo en picado sobre la isla fueron indudablemente devastadoras, es en los mares que rodean a Creta donde los Stukas tuvieron su mayor impacto. La Royal Navy tenía mucha actividad por la zona. Inicialmente, el Adm Cunningham disponía de tres "fuerzas expedicionarias ligeras" –grupos combinados de cruceros y destructores– que patrullaban el Egeo durante las horas de oscuridad. Pero era consciente de la vulnerabilidad de los barcos ante los ataques aéreos del enemigo desde Grecia y desde otras bases en las islas, por lo que los barcos tenían orden de retirarse al amanecer hacia aguas menos peligrosas, al sur de Creta. Para ello podían escoger entre dos rutas: por el oeste o por el este de la isla sumida en combates.

La primera víctima de los Stukas, el destructor *Juno*, había superado con éxito la ruta oriental (el Estrecho de Kaso entre Creta y Scarpanto) y estaba ya a unos 80 kilómetros de distancia cuando fue atrapado, justo después del mediodía del 21 de mayo, por los Ju 87 del III./StG 2 del Hptm Brücker, con base en Scarpanto, y por bombarderos de la *Regia Aeronautica*. *Juno* fue alcanzado por tres bombas, una de las cuales explosionó en su santabárbara. Partido en dos a causa de las explosiones, se hundió en dos minutos con la pérdida de numerosas vidas. Justo antes del anochecer, la acción pasó al extremo occidental de Creta, donde otra fuerza de tres cruceros y cuatro destructores estaba penetrando en el Canal de Antikythera, preparándose para barrer la costa norte de la isla. Dicha flota fue atacada por otros elementos del III./StG 2 desde el Peloponeso, pero no sufrió daños; derribaron dos Ju 87, uno totalmente partido por la mitad tras un impacto directo de fuego antiaéreo, y el otro precipitándose al mar antes de lograr llegar a tierra firme.

A la mañana siguiente, otras unidades de la Royal Navy que intentaban salir de la zona a través de esta misma ruta occidental sufrieron intensos ataques aéreos. Pidieron ayuda a un Escuadrón de Combate estacionado al

Los impactos cercanos acorralan al crucero *Gloucester* momentos antes de que una serie de impactos directos le obliguen a detenerse. A continuación zozobró y se hundió en cuestión de minutos

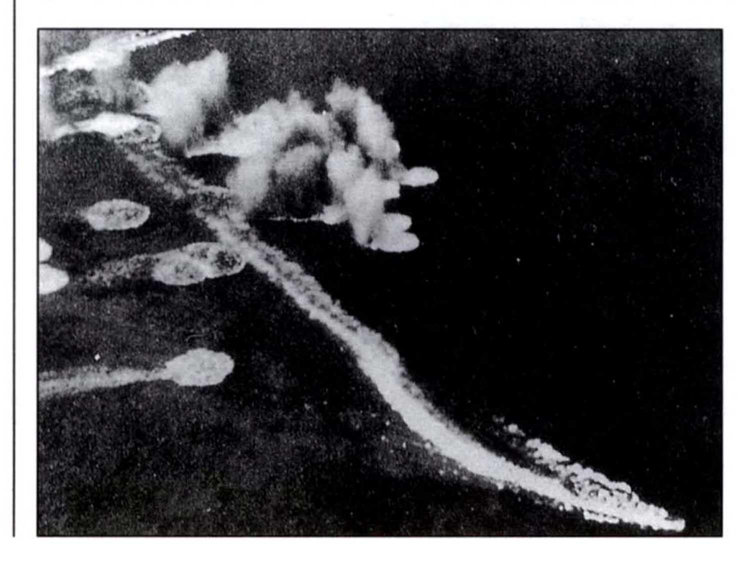


oeste de Creta que, al responder a la llamada, se convirtió igualmente en objetivo de los ataques de los Stukas a principios de la tarde. El acorazado *Warspite*, fuertemente blindado, recibió un único impacto de un Ju 87 sin inmutarse, mientras que otros aviones del I. y del III./StG 2 ocasionaron daños a los cruceros *Gloucester* y *Fiji*, también de escasa importancia. Pero el destructor *Greyhound* recibió tres bombas justo antes de las 14.00 horas y se hundió en pocos minutos. Al quedarse parados para dar cobertura al rescate de los supervivientes, los dos cruceros fueron atacados de nuevo por una formación combinada de Ju 87 y Ju 88. Perseguido por el 3./StG 1 del Oblt Dr Ernst Kupfer, el *Gloucester* de 9.400 toneladas sufrió varios impactos y quedó parado, en llamas. El navío que logró sobrevivir al ataque del II./StG 2 cerca de Malta en enero no iba a escaparse por segunda vez. A los pocos minutos también se hundió (y mientras escapaba hacia el sur bajo intenso ataque aéreo, el *Fiji* también fue hundido poco después a causa del ataque de cazabombarderos Bf 109).

Al caer la noche, tres destructores provenientes de Malta, mandados por el Capt Lord Louis Mountbatten embarcado en el *Kelly*, pasaron por el Canal de Antikythera con la misión de bombardear el aeródromo de Maleme. Salieron por la misma ruta a primera hora de la mañana siguiente. Al alba del 23 de mayo se encontraban muy al sur de Creta, pero no estaban aún fuera del radio de acción de los Stukas. A las 07.55 horas, fueron localizados por más de 20 Ju 87 del I./StG 2, mandados por el *GpK* Hptm Hubertus Hitschhold. Los bombarderos en picado atacaron de inmediato. Tras recibir el impacto de una bomba que explosionó entre los buques, el *Kashmir* se hundió en menos de dos minutos. A pesar de efectuar una serie de violentas maniobras evasivas, el *Kelly* no pudo escapar al mismo final, pues recibió una bomba en la sala de máquinas y zozobró casi de inmediato; la mitad de la dotación del barco se hundió con el destructor. El tercer buque, el *Kipling*, recogió a 279 supervivientes de los dos naufragios.

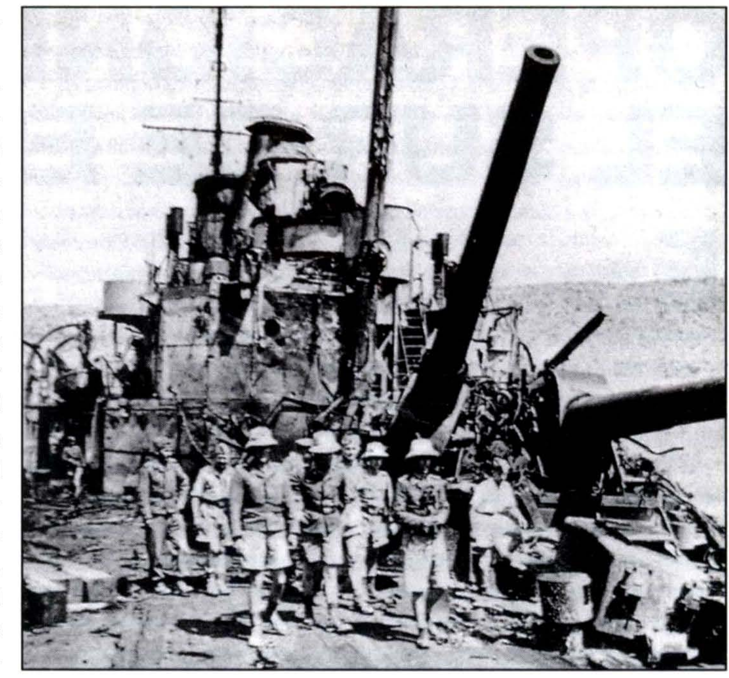
Cuarenta y ocho horas después, la acción volvía a la zona oriental de Creta. La Royal Navy sabía desde el principio de la presencia de Stukas en Scarpanto. Tres destructores bombardearon la isla a primera hora de la mañana del 21 de mayo, pero ahora las diez tripulaciones con que contaba originalmente el Hptm Brücker se habían visto reforzadas por el resto del III. *Gruppe*, además del I./StG 2. Con el fin de neutralizar esta amenaza a la navegación en el Mediterráneo oriental (y en especial para la evacuación que cada vez parecía más probable), otro Escuadrón de Combate salió de Alejandría el 25 de mayo. Incluía a los acorazados *Queen Elizabeth* y *Barham*, el portaaviones *Formidable* y una escolta de nueve destructores. El ataque aéreo de este Escuadrón contra Scarpanto, al amanecer del 26 de mayo, no causó grandes daños materiales. Mientras se retiraban a toda velocidad, los buques se prepararon para las inevitables represalias. El ataque se produjo a primera hora de la tarde, cuando el Escuadrón ya se encontraba a unos 250 kilómetros al sur del Estrecho de Ka-

Los destructores *Kelly*, *Kashmir* y *Kipling* intentan escapar de la lluvia de bombas lanzadas por los Stukas del I./StG 2. El *Kashmir* ha desaparecido ya bajo un bosque de explosiones (en el centro, a la izquierda), y el *Kelly* seguiría pronto el mismo camino



so. Y provino de la dirección menos esperada: el Norte de África.

Al no estar involucrados en las operaciones en Creta, el Maj Walter Enneccerus y sus 20 Stukas del II./StG 2 ni siquiera estaban buscando al Escuadrón de Combate. Patrullaban en busca de barcos de abastecimiento que se dirigiesen hacia Tobruk, y estaban casi al límite de su radio de acción cuando avistaron la primera línea de defensa del Escuadrón, formada por los destructores. Inmediatamente, el *GpK* dirigió a sus tres *Staffeln* en un ataque contra el objetivo principal: el portaaviones. Aunque no lograron infligir tantos daños al *Formidable* como a su buque gemelo, el *Illustrious*, cerca de Malta a principios de aquel año, los dos impactos directos sobre su cubierta de despegue junto con diversos impactos cercanos lograron ponerlo fuera de combate durante más de un año. A uno de los destructores de escolta, el *Nubian*, le volaron la proa con otra bomba; también se pasó los siguientes doce meses sometido a importantes reparaciones.



Estas tripulaciones de Stukas se protegen del sol mientras visitan los restos del crucero de 9.600 toneladas *York* en la Bahía de Suda, tras la captura de Creta. Aunque atrajo los ataques de los bombarderos en picado como si se tratase de un imán, el *York* en realidad había sido torpedeado dos meses antes por un "barco torpedo monoplaza" italiano, y desde entonces descansaba en el fondo de la bahía

Pero fue otra "fuerza de ataque ligera", que salió de Alejandría el 28 de mayo, la que proporcionaría a los Stukas su último hundimiento de esta campaña. Los tres cruceros y seis destructores se dirigían a Heraklion para evacuar a una de las pocas bolsas de resistencia organizada que quedaban en la costa norte de Creta, y soportaron diez ataques aéreos diferentes en su trayecto. Aunque ningún barco fue alcanzado, tanto un crucero como un destructor sufrieron impactos cercanos; el primero hubo de volver a Alejandría, mientras que el destructor continuó hacia Heraklion, donde tuvo que ser abandonado y hundido tras sufrir irreparables daños en el timón.

Poco después de hundirlo, los siete navíos restantes, atestados de tropas y a punto de penetrar en el Estrecho de Kaso, fueron atacados por una primera oleada de Stukas provenientes de la cercana Scarpanto. Una única bomba lanzada por un aparato del III./StG 2 acertó al *Hereward*, de 1.300 toneladas, cerca de la chimenea de proa. El destructor redujo la velocidad y se salió de la formación, intentando llegar a la costa de Creta que se encontraba a sólo siete kilómetros. Pero antes de alcanzarla recibió más impactos y se hundió. La mayor parte de la tripulación y de los 450 soldados que se encontraban a bordo fueron rescatados y hechos prisioneros de guerra.

Aunque el *Hereward* fue la sexta y última víctima de los ataques de los bombarderos en picado cerca de Creta, los Stukas tuvieron aún un último golpe de despedida. Diversos elementos del StG 77 y del I./StG 3 dieron caza a lo que quedaba de la "fuerza de ataque ligera" y dañaron gravemente a los cruceros *Dido* y *Orion*, antes de que quedasen fuera de su radio de acción.

Tres días después, los *Stukagruppen* dieron la espalda al Mediterráneo y se dirigieron hacia el norte. Era junio de 1941, y Hitler podía por fin concentrarse en un asunto más importante: la invasión de la Unión Soviética.

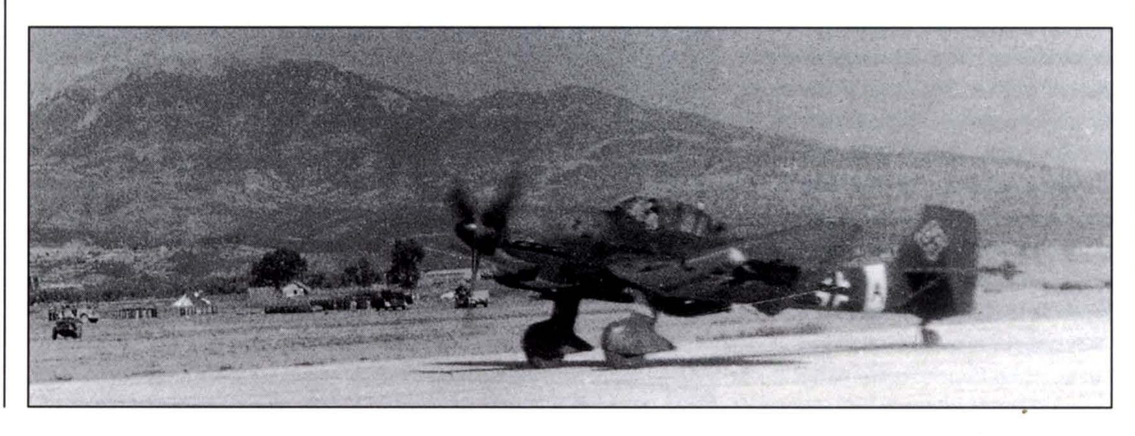
OPERACIONES EN EL SUR DE EUROPA

El final de la campaña en el Norte de África en 1943 supuso inevitablemente un profundo declive en el número de unidades operativas de bombarderos en picado en el Mediterráneo. Pero el Ju 87 no desapareció completamente de este teatro de operaciones. De hecho, al otoño siguiente se produjo un breve resurgimiento de los Stukas cuando, durante casi ocho semanas, dos de los *Gruppen* del StG 3 experimentaron un nivel de superioridad local que recordaba a los días de gloria de la *Blitzkrieg*.

Justo después de la evacuación de Túnez, el Stab StG 3 (dirigido ahora por el Maj Kurt Kuhlmey) y el III./StG 3 se habían retirado a Alemania para descansar y reponerse antes de desplazarse al Frente Oriental. El II./StG 3 también se retiró, pero sólo hasta el Mediterráneo oriental. Por lo tanto, cuando los aliados cruzaron los estrechos para lanzar la Operación *Husky* (la invasión de Sicilia) el 10 de julio de 1943, la respuesta de bombarderos en picado quedó totalmente en manos de los italianos.

En aquel momento, sin embargo, el 102º *Gruppo* había completado su conversión a los cazabombarderos Reggiani Re 2002 (el 101º *Gruppo* llevaba ya tiempo utilizando de modo similar el Fiat CR 42). La *Regia Aeronautica* había recibido anteriormente aquel mismo año un lote de Ju 87D, pero en vez de equipar con ellos a las unidades de bombarderos en picado ya existentes, los "Doras" se usaron para formar otros dos nuevos *gruppi*: el 103º y el 121º.

Cuando aún estaban trabajando en Cerdeña, estas tripulaciones poco experimentadas fueron desplazadas inmediatamente al sur de Italia y a Sicilia para contrarrestar la invasión. Al enfrentarse a la masiva supremacía aérea de los aliados, sufrieron pérdidas devastadoras. Su único éxito del que queda constancia parece ser el destructor norteamericano de 1.700 toneladas *Maddox*, que protegía a los navíos americanos cerca de la cabeza de playa de Gela durante las primeras horas del asalto. Una bomba lanzada desde un avión no avistado impactó sobre la popa del destructor, volándola "en un estallido de llamas, humo y chatarra". En menos de dos minutos el barco desapareció bajo las aguas.



Aunque no se trata de una fotografía muy clara, resulta significativa porque es una de las pocas existentes de un "Dora" del StG 3 en el Mediterráneo occidental. Tras sus experiencias recientes tratando de esconderse de los cazas aliados en Túnez, debió ser difícil para el II.*Gruppe* acostumbrarse a estas vastas extensiones de cemento al aire



Una *Kette* de "Doras" cargados de bombas, al parecer en una misión contra partisanos sobre las montañas de Montenegro

Los "Doras" supervivientes del 121º *Gruppo* se retiraron a Cerdeña mucho antes de que finalizasen los 38 días de la campaña de Sicilia. El 103º *Gruppo* simplemente había dejado de existir. Obviamente, el siguiente paso para los aliados era cruzar los Estrechos de Messina, la franja de agua de tres kilómetros de anchura que separa Sicilia de la "punta de la bota" de Italia. Así lo hicieron el 3 de septiembre. Seis días después, mientras las fuerzas angloamericanas caían sobre Salerno y Taranto, el gobierno italiano anunció un armisticio tras derrocar al Duce.

Por última vez, Hitler vino en ayuda de su aliado en la guerra. Mussolini fue liberado de su cautividad en un hotel-prisión del Gran Sasso, el pico más alto de los Apeninos, mediante un arriesgado ataque aerotransportado. A partir de entonces, Italia quedó partida en dos: la parte sur estaba del lado de los aliados, y el norte (bajo Mussolini) seguía apoyando al Eje. El arma aérea de ambas facciones contaba con unos cuantos Ju 87D, pero se emplearon sólo en misiones de segunda línea.

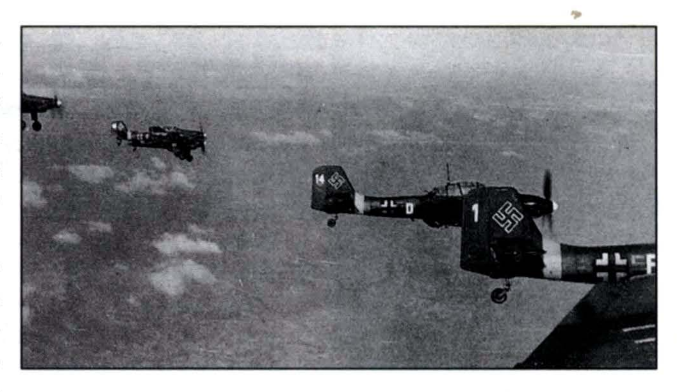
El paso al bando contrario de los italianos del sur llevó la guerra al umbral del II./StG 3. Estacionados en Grecia y Creta, estaban en una posición ideal para suprimir a aquellas guarniciones italianas de las islas cercanas que estaban mostrando simpatía por la causa aliada. Ya se habían producido revueltas en Corfu y en Cefalonia, en la costa occidental de Grecia. Fue durante un ataque a posiciones italianas en esta última isla el 21 de septiembre cuando el Oblt Herbert Stry, condecorado con la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro y *StaKa* del 6./StG 3, murió al explotarle en el aire la bomba que acababa de soltar.

Pero sería al este de Grecia, entre las islas del Dodecaneso a la entrada del mar Egeo, donde el bombardero en picado Stuka volvió a ser el que era. La guarnición alemana asentada en Rodas, la mayor isla de este grupo, había reducido rápidamente a los italianos, si bien éstos eran mucho más numerosos. Sin embargo, el Primer Ministro británico Winston Churchill, cuyo interés en la zona databa de la I Guerra Mundial y Gallipoli, y rayaba en lo obsesivo, estaba ansioso por sacar partido de la actual situación de inestabilidad en el Egeo. Por indicación suya, se enviaron tropas británicas para ocupar varias de las islas menores del Dodecaneso. Las más importantes eran Cos, Leros y Samos, y las tres se encuentran en el interior del mar Egeo, *por detrás* de Rodas. Con el aeródromo más cercano de la RAF situado a unos 500 kilómetros de distancia, en Chipre, era toda una receta para el desastre.

Los alemanes reaccionaron con su habitual prontitud. Se formó un potente contingente de la Luftwaffe, incluyendo al Stab y al I./StG 3, que regresaron de Rusia para unirse al II. *Gruppe*. Con base en Grecia, Creta y la propia Rodas, pronto había una fuerza de ataque de unos 75 Stukas rodeando el Dodecaneso, listos para dar apoyo a los planes alemanes de recuperación de aquellas islas, tomadas por los británicos, y para atacar a cualquier barco que intentase abastecerles.

El primer objetivo fue Cos. Allí se encontraba la única pista de aterrizaje a disposición de la RAF. De hecho, habían llevado hasta allí a un pequeño número de Spitfires. Pero habían quedado inutilizados durante los bombardeos previos a la invasión, y cuando la fuerza alemana de desembarco llegó a Cos el 3 de octubre, la única oposición vino de los Beaufighter con base en Chipre. Abatieron a dos de los "Doras" del StG 3, pero perdieron a cinco de sus aparatos en el combate. Mientras tanto, otros "Doras" bombardeaban y limpiaban cualquier signo de movimiento en las ca-

rreteras cercanas a las playas de desembarco. Así, las tropas alemanas pudieron desembarcar casi sin oposición, y los "Doras" siguieron dándoles apoyo inmediato mientras atravesaban la isla. Las fuerzas aliadas en Cos, formadas por 600 británicos y 2.500 italianos, se rindieron 24 horas después.



Al contrario que los tres aviones anteriores, estos Ju 87 –que sobrevuelan a gran altura un terreno similar– llevan grandes números de color blanco en sus timones, lo que les identifica como aviones de entrenamiento. Dado que ambas fotografías fueron tomadas durante el mismo periodo, pueden corresponder respectivamente a la *Einsatzstaffel* y a una formación de entrenamiento del SG 151

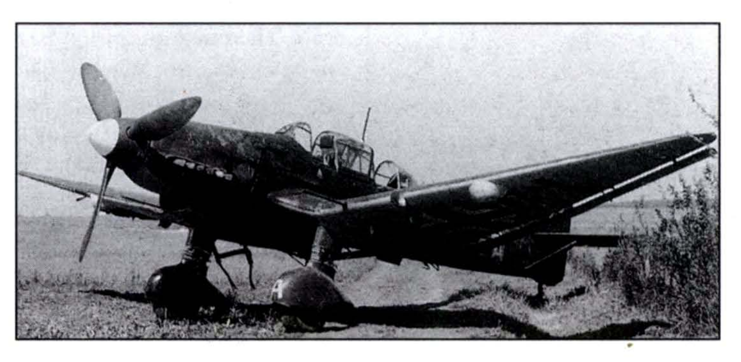
A pesar de la pérdida de Cos (y de su pista de aterrizaje, que era la única esperanza de cobertura aérea que podían tener), los británicos siguieron conservando y abasteciendo a sus islas restantes. En las cinco semanas siguientes se produjeron una serie de combates a pequeña escala, pero de gran intensidad, en el aire y en el mar por toda la cadena de islas. En muchos de estos combates intervinieron buques ligeros de costa, pero siguiendo las tácticas empleadas en la campaña de Creta hacía ya más de dos años, los británicos enviaban también pequeñas "fuerzas expedicionarias" de cruceros y destructores durante las horas de oscuridad. Dieciocho "Doras" del I./StG 3 descubrieron a uno de estos grupos cuando se retiraba por el Estrecho de Scarpanto, al sur de Rodas, el 7 de octubre. Dañaron gravemente al crucero *Penelope*, un veterano de la Flota del Mediterráneo que había sido agujereado tantas veces que recibía el mote de "HMS Pimentero"; el *Penelope* logró llegar a Alejandría por sus propios medios, pero quedó fuera de combate durante tres semanas.

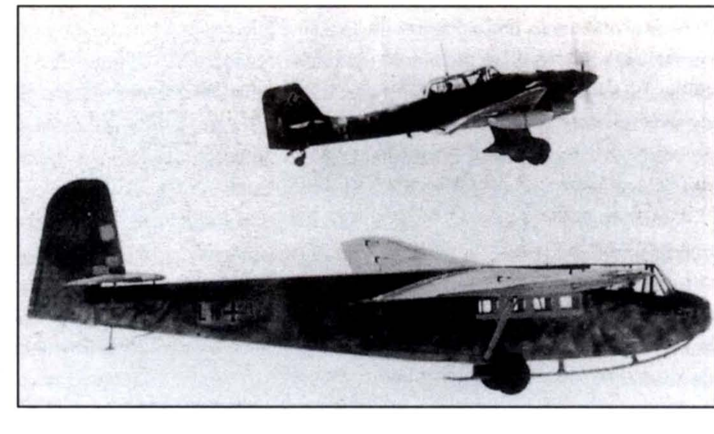
Antes incluso de que esta fuerza expedicionaria hubiese regresado a Alejandría, ya había salido otra hacia el Egeo. Cuarenta y ocho horas después de atacar el *Penelope*, la totalidad de los veintiséis "Doras" en servicio en el I./StG 3 despegaron para atacar a su nuevo objetivo, que para entonces ya se estaba retirando también por los estrechos entre Scarpanto y Rodas. El destructor *Panther* de 1.540 toneladas sufrió de golpe dos impactos directos y varios impactos cercanos. Se hundió con el casco partido, en dos mitades.

Mientras tanto, la mayor parte de los Stukas se estaban concentrando en atacar al barco más grande del grupo. Se trataba del veterano crucero antiaéreo *Carlisle* (buque gemelo del *Coventry*, hundido por el III./StG 3 en Tobruk). Fue alcanzado por cuatro bombas, y otras dos pasaron muy cerca. Con graves daños bajo la línea de flotación, hubo de ser remolcado de vuelta a Alejandría, donde pasó el resto de la guerra sirviendo como barco fijo.

En esta ocasión, sin embargo, los "Doras" no lograron salir indemnes. En mitad de su ataque se encontraron de repente con una formación de P-38 Lightning norteamericanos (que habían volado cruzando el Mediterráneo desde Gambut en Libia). Aquellos Stukas que no habían soltado aún sus bombas lo hicieron a toda prisa y se unieron al resto para huir hacia la cercana isla de Rodas. Antes de que pudiesen alcanzarla, los cazas americanos afirmaron haber derribado a 16 de ellos, siete de los cuales habrían correspondido al líder del escuadrón. En realidad, el número de bombarderos en picado que no logró regresar a la base fue de ocho.

Esta fotografía es toda una incógnita. Se trata de un "Dora" de último modelo, fotografiado al parecer en Italia, en 1943. Parece ser un aparato de la 7.*Staffel* con insignias del Frente Oriental, y su presencia en el Mediterráneo sigue siendo un misterio





En cambio, no hay dudas sobre este Ju 87R. El planeador DFS 230 que aparece en primer plano y el gancho de remolque visible detrás de la rueda de cola lo identifican claramente como un remolcador del II./LLG 1

Por suerte para los Stukas la intervención de los P-38 en el Dodecaneso tuvo una corta duración. Sin otras molestias que algún Beaufighter ocasional, se concentraron en su siguiente tarea: machacar las defensas de Leros, la segunda de las islas que los alemanes planeaban invadir. Fue en aquel momento cuando el *Stukageschwader* de la Luftwaffe fue sometido a una completa transformación, combinándolo con el resto de unidades de ataque a tierra para formar la nueva arma reorganizada de *Schlacht*. Por tanto, fueron "Doras" del nuevo I. *Gruppe* del *Schlachtgeschwader* 3 (I./StG 3) los que localizaron y dañaron a su tercer crucero en esta campaña –el *Aurora*– el 30 de octubre.

Leros fue invadida el 12 de noviembre. Los defensores lograron mantenerse durante cinco días, pero los bombardeos en picado habían sido devastadores. Prácticamente todos los emplazamientos de artillería de la isla habían sido destruidos o dañados, y ahora los "Doras" retomaban el cometido clásico del Stuka al proporcionar apoyo inmediato a las tropas de tierra. Aviones de ambos *Gruppen* estaban dando vueltas constantemente por el campo de batalla, esperando la llamada de la infantería, antes de abalanzarse aullando contra cualquier reducto de resistencia. Fueron menos de 250 los exhaustos soldados británicos que lograron escapar. Tres días después, los británicos evacuaban también Samos, cuya guarnición italiana se rindió a continuación tras el ataque por parte de Stukas del II./StG 3 contra sus posiciones en Tigani. casi toda la cadena del Dodecaneso quedaría en manos alemanas hasta el final de la guerra.

Los comandantes británicos habían hecho todo lo posible con las fuerzas de que disponían, pero la geografía –y la Luftwaffe– les habían vuelto a vencer. Cabe imaginarse sus sentimientos cuando el instigador de todo este completo y desgraciado fiasco, Winston Churchill, se distanció y protestó diciendo: "¿Acaso no hemos aprendido la lección de Creta? ¿Por qué hemos vuelto a darle a los Stukas un momento de gloria comparable al de sus viejos triunfos?"

Una vez hecho su trabajo, los "triunfantes" Stab y I./StG 3 regresaron al Frente Oriental, llevándose esta vez con ellos el II. *Gruppe*. Su salida significó la desaparición definitiva del Stuka de bombardeo diurno en picado del Mediterráneo. Pero los Junkers de alas dobladas seguían equipando a una serie de unidades de la Luftwaffe basadas en países ribereños de la costa norte de aquel *"mare nostrum"* de Mussolini.

Desde hacía tiempo existían escuelas y centros de formación de Stukas en la propia Italia, en especial en Piacenza, San Damiano y Foggia. Pero el 17 de mayo de 1943 se formó una unidad completamente nueva al agrupar los *Ergänzungsgruppen* (alas de entrenamiento operativo) de cada uno de los cinco *Stukageschwader* existentes en un *Geschwader* de entrenamiento centralizado de cinco *Gruppe*. Esta unidad, denominada StG 151 y dirigida por el Oberst Karl Christ, anteriormente *Kommodore* del StG 3, tenía su base en Agram (Zagreb), en Croacia, que desde la invasión alemana de abril de 1941 se había separado completamente de la antigua Yugoslavia y era ahora un país satélite del Eje.

El StG 151 tenía una dotación de 175 Ju 87, y de entre las filas de sus instructores se formó un escuadrón operativo de emergencia para casos de crisis. Esta *Einsatzstaffel* StG 151 (que, tras las nuevas denominaciones de octubre de 1943, pasaría a designarse 13./SG 151) entró numerosas veces en combate en operaciones contra los partisanos en el norte de los Balcanes, y también participó brevemente en la campaña del Dodecaneso.

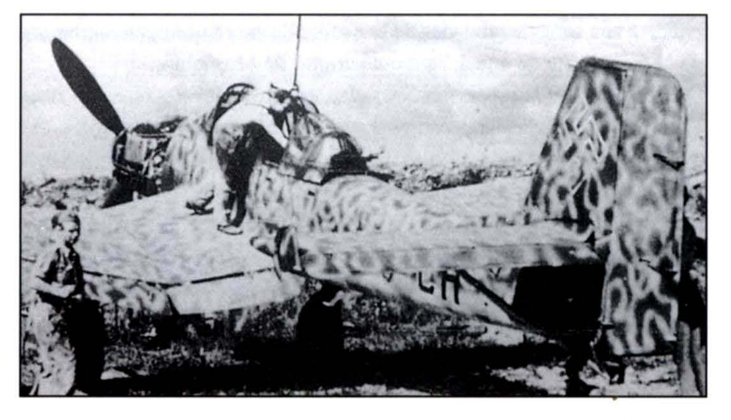
A mediados de junio de 1943 (un mes después de la puesta en servicio del StG 151 en Croacia), también se asentó la presencia del Ju 87 en el extremo occidental del Mediterráneo. La principal unidad de desembarco aerotransportado de la Luftwaffe, la *Luftlandegeschwader* 1 (LLG 1), había regresado a Alemania a principios de aquel año tras efectuar misiones de abastecimiento con planeadores en el Frente Oriental. Mientras estaban en Halberstadt, el II./LLG 1 había pasado de utilizar los Hs 126 y los aviones de remolque Avia B-534 a emplear los Ju 87. Y fue con esta combinación de 24 aviones Ju 87 y 24 planeadores DFS 230 como el *Gruppe*, mandado por el Hptm Trautwein, partió hacia Aix les Milles, cerca de Marsella, en la costa mediterránea de Francia.

En el periodo posterior a la derrota alemana en Túnez, las cuatro *Staffeln* de Trautwein, junto con el resto del *Geschwader* (además del I./LLG 2), formaron una reserva móvil dispuesta para llevar refuerzos allí donde los aliados pudiesen atacar de nuevo; las mayores probabilidades estaban en Cerdeña o en Sicilia. Pero la invasión angloamericana de la isla más distante, un mes después, impidió a los Ju 87, de corto radio de acción, participar en las principales misiones de abastecimiento, si bien el *Gruppe* efectuó diversas misiones de apoyo en el norte de Italia. En septiembre, el LLG 1 se retiró hacia el norte. Tras pasar el invierno en Estrasburgo-Polygon y Mannheim, el LLG 1, dirigido ahora por el Maj Jahnke, fue destinado a Croacia en marzo de 1944.

Con base en Zierkli y Kraljevo, cerca de Agram, el *Gruppe* voló varias misiones de apoyo en operaciones contra los partisanos de la zona. El 25 de mayo, estas misiones culminaron en la Operación *Rösselsprung* ("Movimiento de Caballo"), un ambicioso asalto combinado por aire y tierra contra el cuartel general del Ejército Nacional Yugoslavo de Liberación del Mariscal Tito, que la inteligencia alemana había localizado en lo alto de las montañas sobre la pequeña villa de Drvar, a unos 100 kilómetros hacia el interior desde el puerto de Split, en la costa de Dalmacia. Entre los aviones que transportaban a las tropas aerotransportadas de las SS en la primera oleada se encontraban ocho combinaciones de Ju 87/DFS 230 del II./LLG 1, además de tres remolques con igual equipamiento del 2./*Schleppgruppe* 1 (este *Schleppgruppe* era una unidad especializada en remolques y planeadores, cuya 2. *Staffel* acababa de sustituir a los remolcadores He 45 por Ju 87). También participaban en la operación los Stukas del 13./SG 151.

Aunque el ataque causó daños materiales considerables, Tito y su cúpula dirigente lograron escapar. Tras esta misión, los *Rösselsprung* 2./*Schleppgruppe* 1 prosiguieron con sus misiones de abastecimiento en el norte de los Balcanes, hasta su retirada a Alemania en noviembre. El

Un Ju 87D de ataque nocturno a tierra del 1./NSGr 9; se trata del aparato "E8+CH" y muestra el diseño de camuflaje con garabatos por todo el fuselaje, típico de esta unidad



II./LLG 1, sin embargo, no siguió efectuando misiones de planeadores tras el intento fallido de capturar a Tito. En cambio, comenzaron a emplear sus Ju 87 en salidas puramente de ataque contra partisanos, desde Kraljevo y Mostar. Y en septiembre de 1944 su cambio de tareas se hizo oficial al pasar a denominarse *Nachtschlachtgruppe* 10.

Con base en Skoplje (donde el 13./SG 151 acababa de completar su conversión al Fw 190), las dos *Staffeln* del NSGr 10 comenzaron a efectuar misiones de ataque nocturno a tierra con los Ju 87, contra los partisanos en el norte de los Balcanes y en Hungría, antes de ser transferidos al *Luftflotte* 4 y al Frente Oriental hacia finales de año.



Otro "Dora" del NSGr 9 con una decoración similar aguarda a las operaciones de esa noche oculto entre los árboles que bordean un aeródromo italiano no identificado. Obsérvese el capot del motor y el *Universal-Behälter*, o contenedor de almacenaje de uso general –a falta de su tapa delantera– sujeto a la abrazadera ventral para bombas

Los aliados occidentales también sufrieron los ataques nocturnos de los Ju 87 durante los últimos doce meses de hostilidades en Italia. En octubre de 1943, diez experimentadas tripulaciones del NSGr 3, que habían estado pilotando el bimotor ligero Fw 58 en el sector norte del frente ruso, fueron transferidas a Stubendorf, en Eslovaquia, para su reconversión al avión italiano Caproni Ca 314, similar en lo esencial al que empleaban. A continuación se trasladaron al norte de Italia como 1. *Staffel* del nuevo NSGr 9, donde se les unió poco después el 2./NSGr 9 con biplanos CR 42. Dado que ninguno de estos aparatos italianos resultó totalmente adecuado, la unidad comenzó a pasarse al Ju 87D –provenientes del stock bastante abundante del que disponía el SG 151 en la vecina Croacia– a principios de la primavera de 1944.

Al principio, sólo el 1./NSGr 9 usó el nuevo equipamiento; la primera acción documentada de sus "Doras" tuvo lugar en la cabeza de playa de Anzio, al sur de Roma, a finales de marzo. Las defensas antiaéreas afirmaron haber abatido a varios, pero hasta la noche del 15 al 16 de abril no se consiguió abatir realmente a uno de estos aviones dentro del perímetro aliado. Hacia finales de mayo, el NSGr 9 se estableció plenamente, con la llegada a Italia del 2./NSGr 2 equipado con Ju 87; provenían de Budsslav, en el sector central del Frente Oriental. Posteriormente, esta *Staffel* pasó a denominarse 3./NSGr 9. Y ahora que el 2./NSGr 9 estaba ya en proceso de retirar de servicio a sus Fiat, todo el *Gruppe* emplearía pronto los "Doras" nocturnos, totalmente equipados con grandes tubos de escape con apagallamas y equipos especiales para vuelo nocturno (incluyendo posteriormente el sistema de guiado Egon).

Para entonces, los aliados ya habían logrado salir de la cabeza de playa de Anzio y habían establecido contacto con los ejércitos principales que combatían desde el sur. Durante lo que restaba de la guerra, el NSGr 9 trataría de impedir sus posteriores avances mientras empujaban lentamente hacia el norte, en dirección a los Alpes y la frontera austríaca. Generalmente, las

tres *Staffeln* operaban de forma independiente y desde aeródromos muy dispersos, atacando tanto al Quinto Ejército norteamericano, que ascendía por la costa oeste, como al 8º Ejército británico que subía por la costa este. Aunque la cifra de aparatos en servicio de cada *Staffel* rara vez superaba la decena, las tripulaciones compensaban la falta de efectivos volando diversas misiones en aquellas noches en que la buena visibilidad permitía efectuar operaciones (generalmente cerca del periodo de luna llena).

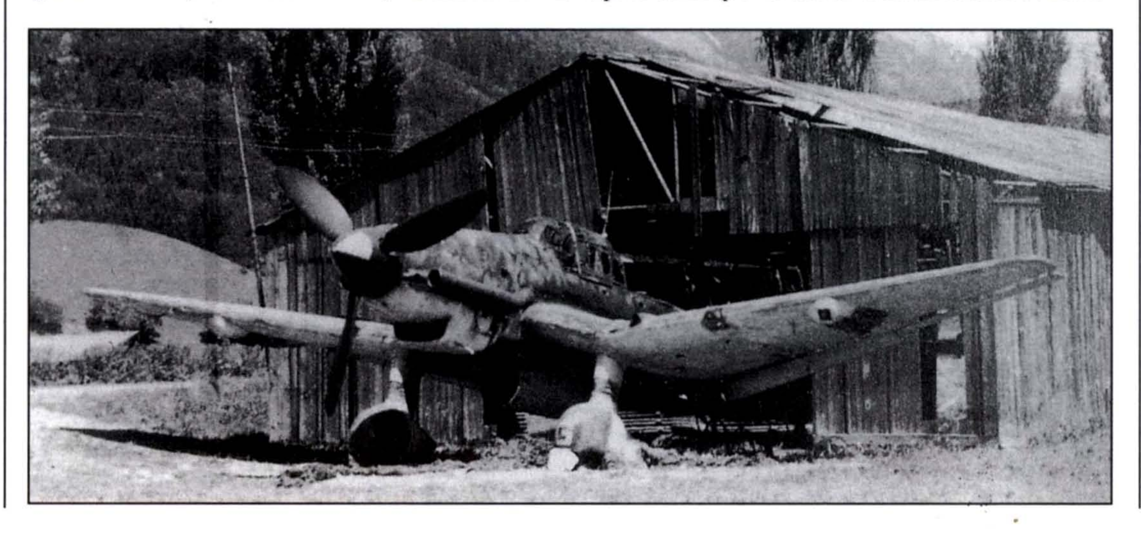
Entre sus objetivos se incluían aeródromos aliados, concentraciones de tropas y zonas de reagrupamiento, posiciones de artillería y convoyes por carretera. El *Gruppe* también realizaba salidas más cercanas a la propia base contra las bandas de partisanos italianos que empezaban a ser muy activos por detrás de las líneas alemanas; en una memorable ocasión, tuvieron que mandar un "Dora" a perseguir un camión... ¡robado de entre sus propios vehículos!

El 25 de noviembre, el *GpK* Maj Rupert Frost se convirtió en el primer piloto de *Nachtschlacht* en ser condecorado con la Cruz de Caballero. Pero las tripulaciones del NSGr 9 estaban sufriendo cada vez más pérdidas. Las causas hubiesen sonado demasiado familiares a sus predecesores en el desierto: creciente oposición del enemigo en el aire (en el caso del NSGr 9, principalmente en forma de cazas nocturnos Beaufighter equipados con radar), defensas terrestres antiaéreas y ataques de bombardeo de los aliados sobre sus propias bases.

A finales de 1944 –tras haber tenido que retroceder hasta el norte de Italia– el número total de efectivos del *Gruppe* había disminuido hasta sólo 12 "Doras". En las últimas semanas habían estado atacando aeródromos ocupados por el enemigo, que ellos mismos habían evacuado hacía sólo un mes; y en los que, por otra parte, el I./StG 1 y el II./StG 2 habían hecho escala cuatro años antes cuando se dirigían a atacar al *Illustrious*.

Aunque aumentaron sus efectivos de nuevo a principios de 1945, la escasez de combustible hacía que los Ju 87 estuviesen en tierra la mayor parte del tiempo. El 1 de febrero, la *Staffel* comenzó su conversión al Fw 190. Sin ser ya totalmente operativos, el 2. y el 3./NSGr 9 hicieron algunas misiones esporádicas durante marzo y abril. Pero el final se acercaba. El 27 de abril, 13 "Doras" capaces aún de volar se retiraron a Austria. Las verdes praderas alpinas donde estos últimos supervivientes de los Stukas "mediterráneos" descansaron finalmente poco tenían que ver con las arenosas llanuras de Libia.

Es el final del camino para el Stuka del Mediterráneo. Uno de los que lograron escapar del norte de Italia –equipado también con un *Universal-Behälter*– descansa medio oculto en un destartalado granero en los Alpes austríacos



APÉNDICE

ÓRDENES DE BATALLA

BALCANES, 5 ABRIL 1941

Luftwaffe

Luftflotte 4 (Viena)

VIII. *Fliegerkorps* (Gorna Djumaia/Bulgaria)

Stab StG 2	Mayor Oskar Dinort	Belica-Nord	Ju 87B	4-4
I./StG 2	Capitán Hubertus Mitschhold	Belica-Nord	Ju 87B	30-30
			Ju 87R	9-9
III./StG 2	Capitán Ernst-Siegfried Steen	Belica-Nord	Ju 87B	38-35
I./StG 1	Mayor Paul-Werner Hozzel	Krainici	Ju 87R	24-23
I./StG 3	Mayor Walter Sigel	Belica-Nord	Ju 87B	30-30
			Ju 87R	9-9

Fliegerführer Graz (Austria)

Stab StG 3	Teniente Karl Christ	Graz-Thalerhof	Ju 87B	3-1
II./StG 77	Capitán Alfons Orthofer	Graz-Thalerhof	Ju 87B	39-34

Fliegerführer Arad (Rumania)

Stab StG 77	Teniente colonnello Clemens Graf von Schönborn-Wiesentheid	Arad	Ju 87B	3-3
I./StG 77	Capitán Helmut Bruck	Arad	Ju 87B	39-33
III./StG 77	Mayor Helmut Bode	Arad	Ju 87B	40-32

Regia Aeronautica

4ª *Escuadra Aérea* (Bari/Italia)

97° Gruppo Autonomo B.aT.	Teniente Coronel Antonio Moscatelli		
(209ª e 239ª *Escuadrilla*)	Lecce	Ju 87B	20

***Comando Aeronautica Albania* (Tirana)**

101° Grupo Autonomo B.aT.	Mayor Giuseppe Donadio		
(208ª e 238ª *Escuadrilla*)	Tirana	Ju 87B	20

Pilotos de Stuka de la Luftwaffe - Condecoraciones Recibidas Durante el Servicio en el Mediterráneo

CRUZ DE CABALLERO CON HOJAS DE ROBLE

Fecha	Nombre y graduación	Posición/Unidad	Destino
2/9/42	Sigel, Teniente Coronel Walter	Gesk StG 3	UIS 8/5/44

CRUZ DE CABALLERO

Fecha	Nombre y graduación	Posición/Unidad	Destino
14/6/41	Braun, Alférez Rudolf	StG 3	S
14/6/41	Thiede, Alférez Armin	[??] StG 2	UIS 9/7/43
24/6/41	Naumann, Teniente Helmut	StaKa 3./StG 3	S
5/7/41	Eppen, Teniente Heinrich	StaKa 1./StG 3	UIA 4/6/42
5/7/41	Wenigmann, Mariscal Josef	[??] StG 3	UIA 3/7/42
15/7/42	Kuhlmey, Capitán Kurt	GpK[??]II./StG 3	S
3/9/42	Hamester, Capitán Bernhard	StaKa8./StG 3	UIA 22/4/45
3/9/42	Mossdorf, Capitán Martin	GpK[??] /StG 3	PDG 11/11/42
19/9/42	Von Bargen, Teniente Hans	StG 3	UIA 6/7/44
24/9/42	Stry, Teniente Herbert	StaKa 6./StG 3	UIA 21/9/43
3/2/43	Göbel, Teniente Siegfried	StG 3	PDG 19/3/45
18/5/43	Jähnert, Alférez Erhard	[??]StG 3	S
18/5/43*	Walter, Capitán Kurt	GpK[??] II./StG 3	UIA 26/10/42
29/2/44*	Hager, Mariscal Karl	SG 151	UIS 4/2/44
25/11/44	Frost, Mayor Rupert	GpK[??] NSGr 9	S

* Póstumo

Abreviaturas

GesK	= *Geschwaderkommodore*
GpK	= *Gruppenkommandeur*
StaKa	=*Staffelkapitän*
UIA	= muerto en combate
UIS	= muerto en acto de servicio
PDG	= prisionero de guerra
S	= sobrevivió a la guerra

NB: La lista anterior no incluye a numerosos pilotos famosos que indudablemente hicieron méritos durante las campañas de los Balcanes y de Creta para sus condecoraciones, pero que no les fueron concedidas hasta *después* de haber sido trasladados al Frente Oriental.

JUNKERS JU 87 STUKA

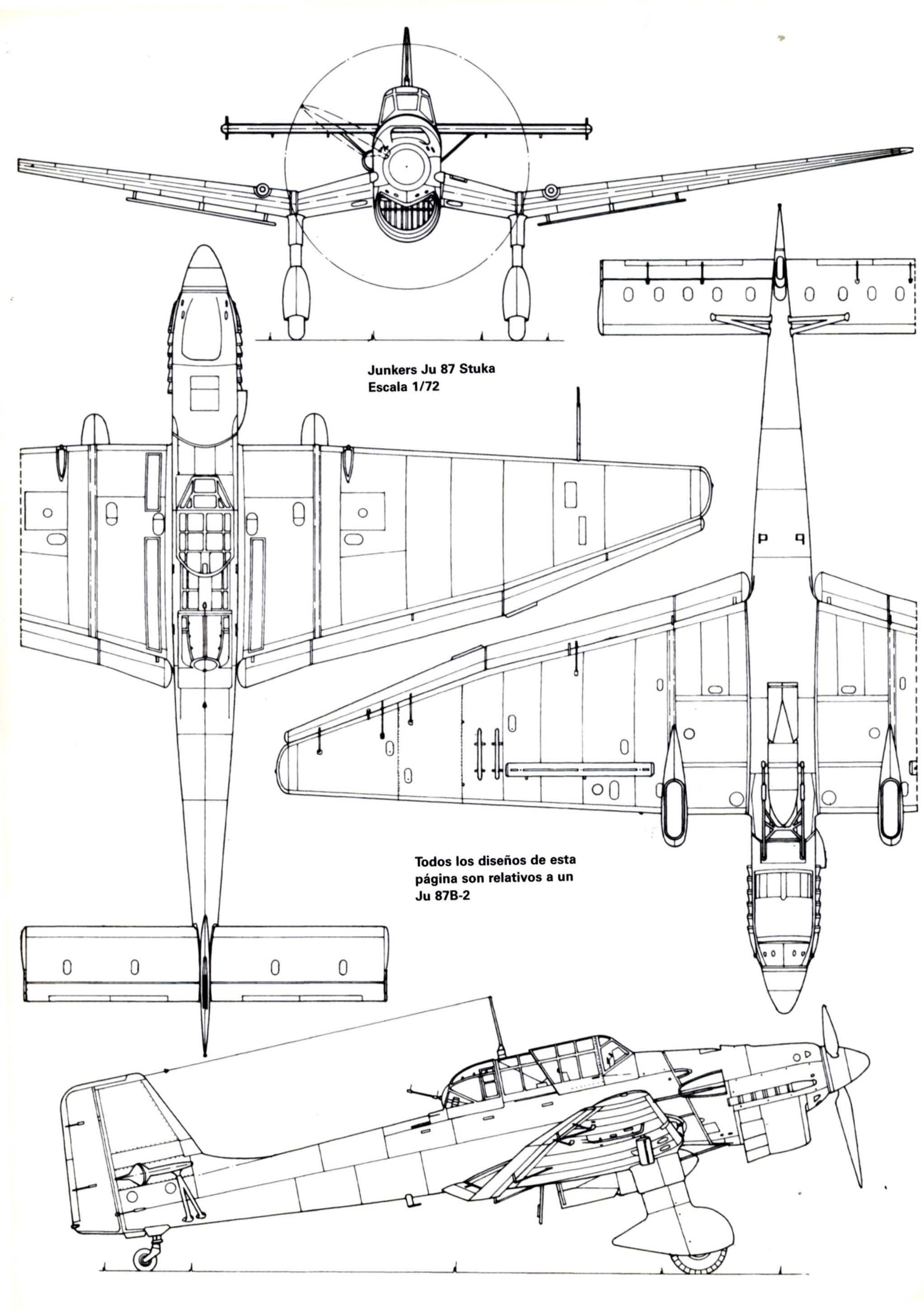
Durante los primeros días de la 2ª. Guerra Mundial, el Ju 87 resultó ser un arma decisiva. La palabra Stuka, abreviatura de *Sturzkampfflugzeug* (bombardero en picado), pasó a formar parte del vocabulario común como un elemento clave de la *Blitzkrieg* alemana, la "guerra relámpago". Pero en el verano de 1940, el mito de la supremacía del Stuka se rompió en pedazos tras sus catastróficas pérdidas a manos de los cazas británicos durante la Batalla de Inglaterra.

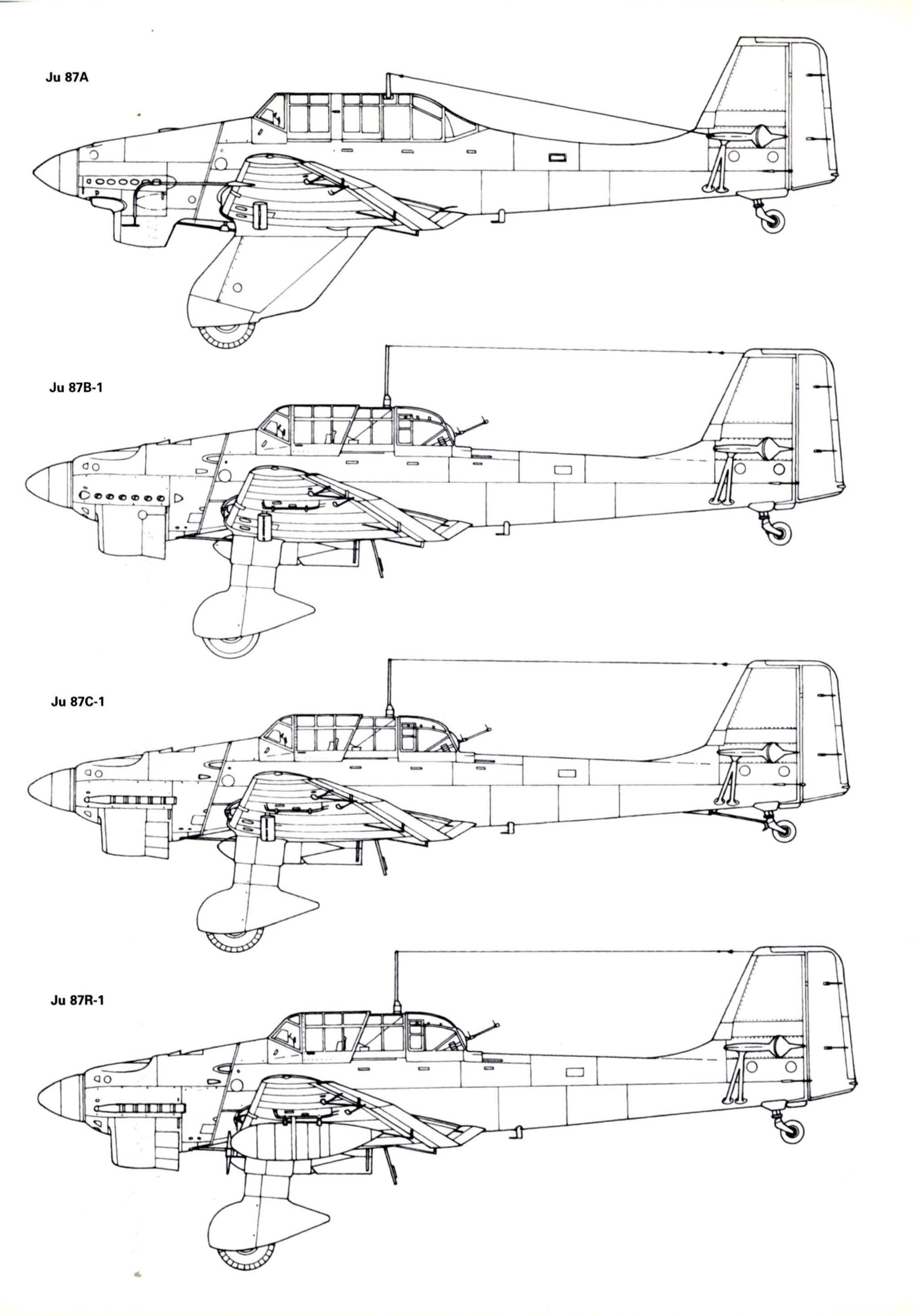
El prototipo del Ju 87 voló en 1935 con un plano de cola que presentaba planos verticales en los extremos, pero el segundo prototipo y todos los aviones posteriores tuvieron un conjunto de timón y timón de profundidad simples. Los primeros aparatos entraron en servicio activo durante la Guerra Civil española (1936–1939), y para septiembre de 1939 la Luftwaffe contaba ya con 336 Ju 87B. Desde finales de 1940 se tuvo en cuenta la vulnerabilidad del avión, y quedó relegado a zonas con poca o ninguna oposición aérea. Dado que no tenía un sustituto apropiado, siguió en producción mucho después de quedar obsoleto, y en total se fabricaron 5.709.

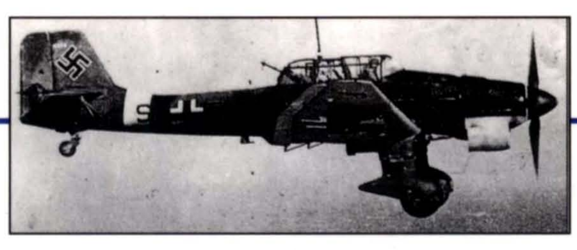
Las versiones principales fueron la Ju 87A [primer modelo en producción, con tres subvariantes, usando el motor Jumo 210 de 680 caballos (507 kW)], Ju 87B [modelo definitivo inicial, con tres subvariantes, usando el motor Jumo 211 de 1.200 caballos (895 kW)], Ju 87D (modelo mejorado con siete subvariantes optimizadas para diversos cometidos), Ju 87G (versión contracarro del Ju 87D) y Ju 87R (versión de guerra marítima del Ju 87B).

DATOS TÉCNICOS

JUNKERS Ju 87D
Tipo: Bombardero en picado biplaza y avión de asalto
Motor: Un motor Junkers Juno 211J-1 de 1.410 caballos (1.051 kW) y pistones en línea
Prestaciones: Velocidad máxima: 410 km./h a 3.480 metros de altura; asciende a 5.000 m en 19 minutos 49 segundos; techo de servicio de 7.300 m; alcance de 1.535 km.
Peso: en vacío 3.900 kg.; peso máximo de despegue 6.600 kg.
Dimensiones: Envergadura 13,8 m; longitud 11,5 m; altura 3,9 m; superficie alar 31,9 m^2
Armamento: Cuatro ametralladoras de 7,92 mm (dos fijas y dos móviles) y hasta 1.800 kg. de bombas


Junkers Ju 87 Stuka
Escala 1/72
Todos los diseños de esta página son relativos a un Ju 87B-2


Ju 87A
Ju 87B-1
Ju 87C-1
Ju 87R-1



El Ju 87 Stuka, "arma del terror" en la invasión de Polonia, el asalto de Escandinavia y la *Blitzkrieg* por toda Europa Occidental, vio seriamente dañada su reputación durante la Batalla de Inglaterra, cuando quedó crudamente expuesta su vulnerabilidad ante los aviones de caza en cielos hostiles. Mientras restañaban sus heridas, los *Stukageschwader* fueron enviados al sudeste desde sus bases en Francia hacia los climas más templados de los Balcanes, a principios de 1941, con el fin de ayudar a las fuerzas italianas a acabar con la resistencia, primero en Grecia y después en Yugoslavia. Debido a la escasez de cazas aliados en este teatro de operaciones, la eficacia de los Stukas como arma de precisión volvió a ser patente, cobrándose un alto precio en tropas y buques navales. A mediados de 1941, exasperados de nuevo ante la incapacidad de los italianos para derrotar a fuerzas aliadas muy inferiores en número, los alemanes llegaron a África del Norte. Las fuerzas allí desplegadas contaban con los Ju 87. Mientras los *Stukageschwader* estaban ocupados en el Norte de África, unidades italianas equipadas con Ju 87 intentaban denodadamente someter a la isla de Malta a fuerza de bombardeos. Sin embargo, y al igual que las operaciones en el continente africano, sus esfuerzos serían en vano. A partir de mediados de 1942, el Stuka demostró no ser más que carne de cañón para los cazas aliados.



